UNIVERSITÉ DE POITIERS
FACULTÉ DE DROIT

DES DROITS ET OBLIGATIONS

DU

VOYAGEUR PAR CHEMIN DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le Samedi 4 juin 1898, à 3 heures, dans la salle des Actes publics de la Faculté

PAR

Alfred ORILLARD

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

POITIERS
IMPRIMERIE BLAIS ET ROY
7, RUE VICTOR-HUGO, 7

1898

DES DROITS ET OBLIGATIONS

DU

VOYAGEUR PAR CHEMIN DE FER

UNIVERSITÉ DE POITIERS

FACULTÉ DE DROIT

MM. Le Courtois (✱, I ✪), Doyen, Professeur de Droit civil.

Ducrocq (O ✱, I ✪), Doyen honoraire, Professeur honoraire, Professeur à la Faculté de Droit de Paris, Correspondant de l'Institut.

Thézard (I ✪), Doyen honoraire, Professeur de Droit civil, Sénateur.

Arnault de la Ménardière (I ✪), Professeur de Droit civil.

Normand (I ✪), Professeur de Droit criminel, assesseur du Doyen.

Parenteau-Dubeugnon (I ✪), Professeur de Procédure civile

Arthuys (I ✪), Professeur de Droit commercial et chargé du Cours de Droit maritime.

Bonnet (I ✪), Professeur de Droit romain, chargé du Cours de Pandectes (Doctorat).

Petit (I ✪), Professeur de Droit romain, chargé du Cours de Science et Législation financières.

Barrilleau (I ✪), Professeur de Droit administratif et chargé d'un Cours de Droit administratif pour le Doctorat.

N..., Professeur d'Economie politique.

Surville (I ✪), Professeur de Droit international public et privé, et chargé d'un Cours de Droit civil.

Prévot-Leygonie (A ✪), Professeur d'Histoire du Droit public (Doctorat), de Principes du Droit public et de Droit constitutionnel comparé (Doctorat); chargé du Cours de Droit international public (2e année).

Michon, Professeur adjoint, chargé des Cours d'Histoire générale du Droit français et d'Eléments du Droit constitutionnel (1re année), et du Cours d'Histoire du Droit (Doctorat).

Chéneaux, Agrégé, chargé des Cours d'Economie politique (Doctorat), d'Histoire des Doctrines économiques et de Législation et Economie rurales.

Girault (A ✪), Agrégé, chargé du Cours d'Economie politique et du Cours de Législation et Economie coloniales.

Roche (I ✪), Secrétaire.

Coulon (I ✪), Secrétaire honoraire.

COMMISSION

Président : MM. Le Courtois, doyen.

Suffragants : Arthuys, professeur.
Chéneaux, agrégé.

UNIVERSITÉ DE POITIERS
FACULTÉ DE DROIT

DES DROITS ET OBLIGATIONS

DU

VOYAGEUR PAR CHEMIN DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le Samedi 4 juin 1898, à 3 heures, dans la salle des Actes publics de la Faculté

PAR

Alfred ORILLARD

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

POITIERS
IMPRIMERIE BLAIS ET ROY
7, RUE VICTOR-HUGO, 7

1898

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547313_0039

BIBLIOGRAPHIE

Annales de Droit Commercial.

Annuaire de Législation Etrangère.

AUBRY et RAU. — Cours de Droit Civil.

AUCOC. — Conférences de Droit Administratif.

BARANDIARAN (A. de). — Du Contrat de Transport.

BAUDRY-LACANTINERIE et ALBERT WAHL. — Du Contrat de Louage.

BÉDARRIDE. — Des chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises.

BLANCHE (Armand). — Des transports par chemins de fer.

Bulletin annoté des chemins de fer, publié par M. LAMÉ-FLEURY.

CARPENTIER et MAURY. — Traité des chemins de fer.

CHARMONT (J.). — Revue critique 1895. Examen Doctrinal.

CHAUSSE (A.). — De l'intérêt d'affection. Revue critique 1895.

CHAUVEAU. — Note dans les Pandectes Françaises 1892.

CHESNEY (Fernand). — Note dans les Pandectes Françaises 1895.

COTELLE (A.). — Des Dommages-intérêts en matière de transports.

COTELLE. — De la Garantie des Accidents. Revue pratique de Droit Français. T. 55.

DALLOZ. — Répertoire de Législation.

— Supplément au répertoire.

— Recueil périodique.

DEMOLOMBE. — Cours de Code Civil. Traité des Contrats. T. V.

DENISSE. — Annales de Droit Commercial 1894.

DUVERDY. — Traité du Contrat de transport.

Féraud-Giraud. — Code des transports de marchandises et de voyageurs par Chemins de fer, 2e édit. T. III.

France Judiciaire.

Garraud. — Traité de Droit Pénal, et notes dans Dalloz.

Gazette du Palais.

Gazette des Tribunaux.

Guillouard. — Traité du Contrat de Louage.

Journal de Jurisprudence commerciale de Marseille, 1896.

Journal officiel. — Débats Parlementaires, Chambre des Députés, 1894.

Labbé. — Notes dans Sirey.

Laborde. — Cours élémentaire de Droit criminel, et Revue Critique 1894. Examen Doctrinal.

Lamé-Fleury. — Code Annoté des Chemins de fer.

Larombière. — Théorie des obligations.

Laurent. — Principes de Code Civil.

Le Courtois. — Note dans Sirey 1889.

Lefebvre. — De la Responsabilité délictuelle, contractuelle. Revue critique, 1886.

Lot (Gabriel). — De la Responsabilité du fait d'autrui. Thèse. Paris 1886.

Lyon-Caen. — Revue Critique 1886, examen doctrinal, et notes dans Sirey.

Lyon-Caen et Renault. — Traité de Droit Commercial.

Mesdach de ter kiele. — Conclusions devant la Cour de Cassation de Belgique, S. 94, IV, 6.

Normand (A.). — Traité de Droit Criminel.

Palaa. — Dictionnaire des Chemins de fer (3e édition).

Pandectes Françaises. — Recueil périodique.

Picard (Alfred). — Traité des Chemins de fer.

Pothier. — Traité du Contrat de Louage.

Robin (G.). — De la Responsabilité. Thèse. Paris, 1887.

Ruben de Couder. — Dictionnaire de Droit Commercial.

Sainctelette. — De la Responsabilité et de la Garantie.

Saleilles (Raymond). — Essai d'une théorie générale de l'o-

bligation d'après le projet de Code Civil allemand.
Sarrut. —Notes dans Dalloz, et Revue Critique 1885.
Sirey. — Recueil périodique.
Sourdat. — Traité général de la Responsabilité (4e édition).
Toullier. — Droit civil.
Troplong. — Droit Civil.
Villey (E.).— Précis de Droit criminel, et notes dans Sirey.
Wauwermans (Paul). — Le Contrat de transport.
Zens (A.). — De la Responsabilité du voiturier. Thèse. Paris, 1896.

ABRÉVIATIONS

D.	Dalloz.
G. P.	Gazette du Palais.
G. T.	Gazette des Tribunaux.
L. F.	Lamé-Feury : Bulletin annoté des chemins de fer.
P. Chr.	Pandectes Chronologiques.
P. F.	Pandectes Françaises.
S.	Sirey.

DES

DROITS ET OBLIGATIONS DU VOYAGEUR PAR CHEMIN DE FER

Nous nous proposons d'étudier les droits et les obligations du voyageur par chemin de fer. Nous n'aurons donc pas à nous occuper du contrat de transport en général, mais seulement du transport par chemin de fer. Et encore nous ne verrons pas l'ensemble des transports par voie ferrée, mais seulement le transport des voyageurs et de leurs bagages. Nous rechercherons principalement quels sont les droits et les obligations des voyageurs, mais au préalable il nous faut voir rapidement d'où naissent ces droits et ces obligations, quelle est la nature et quels sont les caractères principaux du contrat de transport par chemin de fer.

La première particularité à signaler est la situation toute spéciale des Compagnies de chemin de fer qui résulte du monopole de fait dont elles jouissent

actuellement. Comme conséquence de ce monopole, à la différence du voiturier ordinaire, les Compagnies ne peuvent pas se refuser à transporter un voyageur. De son côté le voyageur, s'il est toujours sûr de trouver un moyen de locomotion, ne peut pas discuter les termes de la convention qu'il passe avec la Compagnie. Mais s'il n'est pas libre de débattre le prix et les conditions de son voyage, il n'est pas sacrifié pour cela. L'État intervient pour le protéger et apporte une restriction aux prétentions exagérées que les Compagnies pourraient avoir à certains moments. On peut même dire que l'intervention de l'État profite aux deux parties contractantes. En effet, elle évite aux Compagnies toute espèce de discussion avec les voyageurs. Si ces derniers veulent être transportés, il leur faut adhérer à toutes les conditions fixées par les règlements.

L'intervention de l'État se manifeste sous un double aspect :

1° par l'établissement d'un cahier des charges, qui est joint à la loi de concession, dont il fait partie intégrante, et qui détermine le maximum des prix que la Compagnie pourra percevoir ;

2° par l'homologation des tarifs. En effet, si les Compagnies ne peuvent jamais percevoir des prix plus élevés que ceux indiqués au cahier des charges, elles peuvent toujours les abaisser quand elles le jugent à propos. Mais la perception de ces nouvelles

taxes ne pourra jamais avoir lieu sans une approbation préalable (1). La Compagnie établira un nouveau tarif et elle le présentera au Ministre. Celui-ci, dans l'intérêt général, accordera ou refusera l'homologation. Ce nouveau tarif devra être publié au moins un mois avant d'être mis en vigueur (2). Dans la pratique, on procède de la façon suivante. Les Compagnies affichent les propositions qu'elles soumettent au Ministre, et une fois homologuées on annonce par une nouvelle affiche que l'approbation est donnée. La perception de ces nouvelles taxes pourra être effectuée immédiatement, mais ne sera pas à l'abri de toute modification.

En effet, d'une part, l'homologation a pu n'intervenir qu'à titre temporaire, de l'autre il peut y avoir un relèvement des taxes. — L'homologation ministérielle peut avoir été donnée provisoirement (3), à titre d'essai, c'est-à-dire pour une durée d'un an. Au bout de ce laps de temps, elle peut encore être renouvelée provisoirement avant d'être donnée définitivement, et si elle n'était pas donnée définitivement, on reviendrait aux anciennes taxes.

D'un autre côté, une taxe abaissée par un nouveau tarif peut toujours être relevée. Mais le relèvement ne pourra pas avoir lieu avant un délai de trois mois

(1) Art. 44 de l'Ord. de 1846.
(2) Art. 49 de l'Ord. de 1846.
(3) Circul. minist. 31 octobre 1855. Palaa, II, p. 60.

et la modification devra toujours être annoncée au public par des affiches, un mois d'avance (art. 48 du cahier des charges).

Une fois le tarif homologué, les Compagnies ne peuvent plus en refuser l'application. Les tarifs se trouvent ainsi imposés aux Compagnies et le public de son côté est assuré d'avoir une égalité de traitement. C'est ce qui fait dire que les tarifs ont force de loi. Par conséquent, ils sont connus ou réputés connus de tous; leur caractère législatif entraîne aussi la défense de faire un tarif de faveur vis-à-vis de telle ou telle personne et d'en modifier les termes en quoi que ce soit. Par suite, toutes les conventions contraires aux tarifs sont nulles et de nul effet.

Les tarifs ne déterminent pas seulement le prix que le voyageur devra acquitter pour être transporté. Ils fixent aussi les conditions dans lesquelles le transport sera effectué et principalement l'horaire des trains. Le contrôle de l'État doit s'exercer particulièrement sur ce point, car la sûreté de la circulation dépend autant de la marche des trains que de leur nombre et de leur vitesse. Les Compagnies ne doivent donc pas êtres seules à faire cette fixation. Le contrôle est exercé par le Ministre des Travaux publics, avec le concours des inspecteurs du contrôle et des préfets. D'après l'art. 43 § 2 de l'Ord. de 1846 : « Quinze jours au moins avant d'être mis « à exécution, les horaires seront communiqués en

« même temps à tous ces fonctionnaires et au Mi-
« nistre, qui pourra prescrire les modifications
« nécessaires pour la sûreté de la circulation ou
« pour les besoins du public » et d'après l'art. 30, le Ministre doit aussi prescrire les mesures spéciales de précaution à prendre pour l'expédition et la marche des convois extraordinaires. » En effet il n'y a plus ici seulement à protéger l'intérêt pécuniaire des voyageurs, mais encore leur sécurité personnelle : c'est une question d'ordre public qui peut engager la responsabilité du Ministre, quand il n'a pas prescrit aux Compagnies toutes les mesures que pouvait exiger l'intérêt général.

Nous n'avons pas à nous étendre davantage sur l'établissement des tarifs. Qu'il nous suffise de dire qu'il y en a de trois sortes :

Le tarif maximum fixé par le cahier des charges.

Le tarif général — inférieur ou égal au tarif maximum, et applicable à tous les voyageurs sans autres conditions que celles du cahier des charges.

Le tarif spécial ou tarif réduit, qui est un tarif conditionnel. Nécessairement inférieur au tarif général, il est applicable avec des conditions autres que celles du cahier des charges. Il y a cependant certains tarifs spéciaux qui accordent une réduction sans imposer aucune obligation aux voyageurs qui en profitent. C'est ce qui a lieu pour les enfants de 3 à 7 ans, les militaires, etc. Mais c'est l'exception. La

plupart des tarifs spéciaux en effet ne sont applicables que dans certaines conditions et ces conditions ne sont que la compensation de la réduction de prix consentie par la Compagnie. Il en est ainsi pour les cartes d'abonnement, les billets circulaires, d'aller et retour, etc.

Mais quel que soit le tarif demandé, le voyageur qui veut être transporté n'a qu'à payer et ne peut rien discuter. Malgré cette absence apparente de convention, il y a cependant véritablement accord des deux volontés entre la Compagnie et le voyageur, et on peut dire que c'est bien un contrat. En effet, la Compagnie par ses affiches annonce à l'avance les prix qu'elle est autorisée à percevoir, les heures de départ et d'arrivée des trains, leur composition, etc... En venant acquitter le prix demandé par la Compagnie, le voyageur accepte par là même implicitement toutes ses propositions ; il y a donc accord de volonté, c'est-à-dire contrat. Les conditions de ce contrat sont d'un côté payer, de l'autre transporter, et comme ces deux obligations sont réciproquement causes l'une de l'autre, le contrat est ainsi synallagmatique. Aussi, en examinant les droits des voyageurs, nous verrons en même temps les obligations des Compagnies qui en sont le corollaire nécessaire.

C'est ainsi que le droit du voyageur à être transporté entraîne réciproquement pour la Compagnie

l'obligation de lui fournir une place et d'en garantir la jouissance paisible. Le choix de cette place n'est pas abandonné à la Compagnie. En effet, le législateur n'a pas seulement réglementé à l'avance le prix des transports, il a aussi fixé la façon dont ils seraient effectués, en déterminant la composition des trains. Or, du moment où le voyageur a payé une place de telle classe, c'est cette place à laquelle il a droit, et la Compagnie doit la lui procurer.

Enfin, le transport annoncé par la Compagnie doit être accompli dans les conditions fixées à l'avance, c'est-à-dire s'effectuer exactement aux heures prévues et indiquées aux tarifs homologués; ce qui entraîne pour la Compagnie l'obligation de réparer le préjudice qui peut être occasionné par le retard.

Si la Compagnie est obligée vis-à-vis du voyageur de le transporter jusqu'à son arrivée à destination, nous croyons que celui-ci, de son côté, peut toujours interrompre son contrat et renoncer quand bon lui semble au trajet à parcourir.

Inversement le voyageur est obligé de se soumettre aux règlements édictés dans un intérêt général, pour faciliter et assurer la sûreté de l'exploitation des chemins de fer. C'est ainsi qu'il doit tout d'abord prendre un billet, le conserver jusqu'à son arrivée à destination et le représenter à toute réquisition. Si le voyageur a le droit de choisir sa place, il est cependant tenu de ne pas se placer dans un comparti-

ment d'une autre classe que celle indiquée par son billet, ni dans un compartiment loué ou réservé. D'autres obligations lui sont aussi imposées par des textes spéciaux, comme par exemple : ne pas se pencher au dehors, ne pas descendre des trains en marche, ne pas fumer dans les wagons, etc...

Toutes ces obligations des Compagnies de chemin de fer et des voyageurs qui répondent à la définition de l'art. 1102 du Code civil, nous permettent donc bien d'affirmer que le contrat de transport est synallagmatique.

Nous dirons également qu'il est à titre onéreux (art. 1106) et commutatif, le prix étant regardé comme l'équivalent du transport (art. 1104).

Nous ne croyons pas que le transport des voyageurs soit un contrat réel. On pourrait dire cependant que le transport ne s'effectue qu'après le paiement du prix et la réception du billet. Il semble que la remise et la possession du billet soient un élément essentiel à la formation de la convention, surtout quand on lit l'art. 4 des Tarifs généraux, ainsi conçu : « Le transport des voyageurs est effectué moyen-« nant le paiement préalable du prix de la place. Le « paiement est constaté par la délivrance d'un billet « valable seulement pour la date qui y est portée. »

Il ne faut pas attacher à ce texte une valeur qu'il n'a pas. Le paiement préalable de la place ne vient que de la difficulté qui existerait de la faire payer

à un autre moment. Le contrat a été formé au moment où les deux volontés ont été d'accord, c'est-à-dire quand le voyageur a accepté les propositions que lui faisait la Compagnie. Or c'est au moment où il s'est présenté pour demander à être transporté qu'il a manifesté sa volonté. Peu importe la façon dont l'accord est intervenu, le contrat de transport n'est pas un contrat solennel, et le voyageur qui n'aurait pas de billet n'en aurait pas moins droit à être transporté, s'il prouvait qu'il avait payé.

Le contrat de transport des voyageurs est-il un contrat civil ou commercial? Il est bien certain que du côté de la Compagnie il est essentiellement commercial. Quant au voyageur, il sera généralement pour lui un contrat civil ; il deviendra commercial si le voyageur circule pour les besoins de son commerce.

Enfin, d'après l'art. 1779-2° le transport des personnes ou des marchandises, tant par terre que par eau, est une des trois espèces principales du louage d'ouvrage et d'industrie. Mais le Code civil, dans les cinq articles qu'il consacre aux voituriers par terre et par eau, ne s'occupe que du transport des marchandises. Le Code de commerce, dans les deux sections relatives aux commissionnaires de transport et aux voituriers (art. 96 à 108), ne parle pas davantage du transport des voyageurs. Le législateur s'était rendu compte de cette omission puisque, dans l'art. 1786,

il prenait soin de dire que les entrepreneurs de voitures étaient en outre assujettis à des règlements particuliers. Ces nouveaux textes sont pour les chemins de fer les décrets, arrêtés, circulaires ou décisions ministérielles et les cahiers des charges annexés à chacune des lois de concession.

Les arrêtés ministériels homologuant les tarifs, pour avoir force de règlements, doivent être rendus exécutoires par les préfets (1) dans chacun des départements traversés par les lignes auxquels ils s'appliquent. Inversement, une sanction pénale ne s'attache aux arrêtés préfectoraux ayant pour objet la police des chemins de fer que lorsqu'ils ont été revêtus de l'approbation du Ministre des Travaux publics.

L'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 n'avait édicté une peine de 16 à 3.000 fr. d'amende que pour les contraventions aux ordonnances portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du Ministre des Travaux publics, pour l'exécution des dites ordonnances. La même sanction pénale fut étendue par l'art. 79 de l'Ord. du 15 novembre 1846 aux décisions rendues par le Ministre des Travaux publics, et aux arrêtés pris, sous son approbation; par les préfets, pour l'exécution du dit règlement.

Nous avons vu que le transport des voyageurs est

(1) Art. 2 de l'arrêté ministériel du 15 avril 1850, Palaa, II, p. 507.

un contrat. Il en résulte que, pour la solution des cas non prévus et déterminés par un texte formel, il faudra recourir aux principes généraux du Code civil sur l'effet, l'inexécution et l'interprétation des conventions.

Nous aurons à en signaler de nombreuses applications. C'est ainsi que nous verrons, à propos des billets d'aller et retour, une application du principe posé dans l'art. 1165 : Les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes. Nous constaterons alors que les stipulations d'un tarif ne peuvent lier que les voyageurs qui ont contracté avec la Compagnie ; vis-à-vis des tiers, leurs dispositions n'ont aucun effet, car l'homologation du Ministre n'a pour but que d'autoriser la perception d'une taxe et ne transforme pas un tarif en un règlement d'administration publique.

Les art. 1150 et 1151 trouveront aussi leur application à propos des dommages-intérêts, qui, en cette matière comme en toute autre, ne doivent comprendre que ce qui est une suite directe et immédiate de l'inexécution, et encore doivent-ils être restreints à la mesure qui a été prévue ou qui pouvait l'être lors du contrat.

Le contrat de transport étant un contrat de louage, l'obligation de l'art. 1719-3° incombera aussi à la Compagnie comme à un bailleur ordinaire, c'est-à-dire qu'elle devra faire jouir paisiblement le preneur pendant la durée du bail.

Nous étudierons le contrat de transport d'abord à l'égard du voyageur, puis de ses bagages, ce qui nous amène à diviser notre étude en deux parties. Dans la 1re partie nous examinerons d'abord quels sont les droits des voyageurs. Nous verrons ensuite quelles sont leurs obligations. Nous aurons à rechercher particulièrement si le voyageur a le droit d'être transporté sain et sauf, et quelle est la nature, l'étendue de la responsabilité des Compagnies. Cette étude fera l'objet d'un chapitre spécial :

Chapitre I. — *Droits des Voyageurs.*

Chapitre II. — *Obligations des Voyageurs.*

Chapitre III. — *Des accidents de chemin de fer.*

PREMIÈRE PARTIE

TRANSPORT DES VOYAGEURS

CHAPITRE PREMIER

DROITS DES VOYAGEURS. — OBLIGATIONS DES COMPAGNIES

En examinant les droits des voyageurs nous voyons en même temps les obligations des Compagnies. La première de toutes, et aussi la principale, celle dont les autres ne sont que la conséquence, est de transporter le voyageur. C'est le but recherché en vue duquel est intervenue la convention de transport, convention à laquelle les Compagnies de chemins de fer ne peuvent se soustraire, comme nous l'avons vu. Le droit du voyageur ainsi établi, il nous faut étudier comment il s'exercera.

La Compagnie devra effectuer le transport dans des voitures en bon état, propres, et conformes aux

modèles approuvés par l'Administration (1). Mais le voyageur possède toute liberté pour choisir la place qui lui convient. La Compagnie a rempli son obligation lorsqu'elle a mis à la disposition du voyageur une place correspondante à celle indiquée par le billet. Cependant une fois choisie, le voyageur a droit à une jouissance paisible de la place qu'il occupe légitimement (2). Il y a droit comme un locataire ordinaire (art. 1719-3°). Le contrat de transport devient un contrat de louage, le voiturier y joue le rôle de locateur, le voyageur celui de locataire. C'est pour garantir cette jouissance paisible, que les voyageurs, après avoir choisi leurs places, peuvent aussi les marquer lorsqu'ils descendent en cours de route. Tout voyage un peu long serait en effet rendu impossible, si les voyageurs ne pouvaient quitter leur place sans s'exposer à se la voir enlever. Une dépêche ministérielle du 30 septembre 1869 a même décidé que « les représentants de l'autorité et les agents « des Compagnies sont tenus de faire respecter ce « droit, pour empêcher que l'ordre soit troublé « dans les gares par les discussions qui pourraient

(1) Art. 12 et 13 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846.

(2) C'est ainsi que la Cour de cassation a décidé que le chef de gare commettait une faute qui engageait la responsabilité de la Compagnie, lorsqu'il était invité par un voyageur à faire cesser la gêne occasionnée à ce dernier par la valise d'un nouvel arrivant, et qu'au lieu d'écouter cette plainte il répondait au réclamant de se choisir une autre place. Cass., 29 avril 1896. *P. F.* 97, I, 304.

« s'élever entre les voyageurs au sujet de l'attribu-
« tion des places (1) ».

Mais il arrive souvent que des places sont marquées fictivement par des voyageurs, afin d'éloigner les personnes qui voudraient monter dans leur compartiment. Il est certain qu'en agissant ainsi les voyageurs outrepassent leurs droits, et les employés doivent veiller autant que possible à ce que de semblables faits ne se produisent pas. L'art. 38 du règlement italien de 1885 (2) soumet dans ce cas le voyageur à payer le prix des places qu'il a ainsi marquées ; en France il n'existe aucune disposition semblable. Celui qui aurait ainsi marqué des places inoccupées s'exposerait à une action en dommages-intérêts à raison du préjudice causé à la Compagnie ou aux autres voyageurs.

D'une façon générale l'accès des wagons est entièrement libre, et chaque place trouvée vacante appartient au premier occupant. Mais il y a une exception pour les personnes en état d'ivresse ou qui ont avec elles des armes à feu chargées (art. 65 de l'Ordonnance de 1846). L'entrée des voitures leur est interdite (3). Enfin, aux termes des art. 8 et 9 de l'arrêté

(1) Palaa, II, p. 812.

(2) Carpentier et Maury, n° 4,236.

(3) Contrairement à cet art. 65 l'arrêté du 15 septembre 1860 décide que les gendarmes peuvent être admis dans les voitures sans être obligés de décharger leurs armes. Ils doivent alors redoubler de précautions et ne jamais se séparer de leur mousqueton.

Quant aux personnes en état d'ivresse, les Compagnies prescrivent

du 15 juin 1866, rendu par le Ministre des Travaux publics, d'accord avec les Ministres de la Guerre et de la Marine, les Compagnies de chemins de fer entendues, relativement à l'application du tarif militaire sur les voies ferrées : — Les sous-officiers des armées de terre et de mer, les officiers-mariniers, soldats et agents du même rang, *en uniforme*, ne seront admis à voyager que dans les voitures de 2me et 3me classe. — Ils ne pourront voyager dans les voitures de 1re classe que lorsque l'autorisation formelle leur en aura été donnée par l'autorité militaire. Cette autorisation devra être expressément mentionnée sur la feuille de route ou le titre qui la supplée. — Les officiers seuls et assimilés seront admis, de plein droit, à voyager dans les voitures de 1re classe (1). De plus les Compagnies sont tenues de refuser des billets de 1re classe aux sous-officiers et soldats *en uniforme*, quand bien même ceux-ci les réclameraient sous leur responsabilité personnelle, ou offriraient de payer place entière. Mais elles doivent satisfaire aux demandes de billets de 1re classe à prix réduit qui

aux receveurs, conformément à l'Ordonnance, de refuser de leur délivrer des billets ; il est aussi prescrit aux conducteurs de les empêcher de s'introduire dans les voitures. Lorsque, pendant le trajet, un conducteur s'aperçoit que plusieurs personnes sont en état d'ivresse, il doit les faire descendre à la plus prochaine station, et leur faire rendre la différence du prix de la place. En cas de résistance, procès-verbal est dressé.

(1) L'art. 8 a été ainsi modifié par un arrêté ministériel du 20 décembre 1873. Palaa, II, p. 294.

leur seraient adressées par des sous-officiers ou soldats en *habit bourgeois*. »

Ces deux articles, au surplus, ne sont que la reproduction des prescriptions des Ministères de la Guerre et de la Marine.

En outre, d'après l'art. 7, les Compagnies sont autorisées à demander, en route, aux porteurs de billets militaires l'exhibition de leur feuille de route, lorsqu'ils ne sont pas en uniforme. Mais il est interdit aux Compagnies d'exiger, en route, cette exhibition lorsque les porteurs de billets militaires sont en uniforme. »

A part ces exceptions, le voyageur doit trouver une place correspondante à la classe de son billet. La Compagnie ne doit pas seulement délivrer un billet, elle doit surtout fournir une place. Ses agents doivent donc prêter leur concours aux voyageurs, et leur faciliter la recherche de celles qui sont disponibles.

La Compagnie ne doit à chaque voyageur qu'une « place individuelle et n'est point obligée d'assurer, « aux parents voyageant avec leurs enfants, des « places telles qu'ils se trouvent tous réunis dans un « même compartiment (1). » Ce principe, consacré par de nombreux jugements, ne peut faire aucun doute. La Compagnie ne doit que des places et non des places les unes à côté des autres ; si l'on admettait les prétentions des voyageurs qui ne veu-

(1) Juge de Paix d'Amiens, 24 mai 1877. Palaa, II, p. 425.

lent pas se séparer, le service deviendrait impossible(1). En outre, le Ministre des Travaux publics a déjà statué sur cette question, et décidé : « En ce qui concerne le placement des voyageurs dans les voitures, les Compagnies ont le doit de répartir les voyageurs selon les besoins du service ; les employés des chemins de fer ne doivent user de ce droit qu'avec convenance et politesse (2). Il est en effet facile aux familles qui ne veulent pas se séparer, de voyager ensemble : elles n'ont qu'à louer ou faire réserver un compartiment.

Un autre désagrément peut encore arriver aux voyageurs. Non seulement il n'y a pas un nombre suffisant de places libres pour permettre à tous les membres d'une famille de voyager ensemble, mais le train est complet au moment de son passage à la station, et les voyageurs ne peuvent partir. Il s'agit alors d'une impossibilité matérielle.

Plus fréquemment encore, l'absence de place n'est pas absolue, mais seulement relative à une classe déterminée. Dans l'un et l'autre cas, il y a contravention de la part de la Compagnie à l'art. 17 de l'Ordonnance de 1846, qui prescrit que : « Tout convoi « ordinaire de voyageurs devra contenir en nombre

(1) Ce sont des désagréments privés, toujours rares d'ailleurs, qui ne doivent point prévaloir contre les intérêts généraux de la circulation. Ruben de Couder, *Dict. de Dr. comm.*, n° 14.

(2) Dépêche ministérielle 21 octobre 1856. Palaa, II, p. 812.

« suffisant des voitures de chaque classe, à moins « d'une autorisation spéciale du Ministre des Tra- « vaux publics. »

De cette disposition résulte une obligation générale imposée aux Compagnies de chemins de fer, pour assurer aux voyageurs des moyens certains de transport, dans les voitures de la classe de leur choix, à toutes les heures de départ, non seulement à la station du départ, mais aussi à chacune des stations que les convois doivent desservir. En dehors de l'autorisation du Ministre, l'Ordonnance n'admet d'autre exception à cette obligation que la fixation du maximum de voitures pouvant composer un convoi. Ce maximum est fixé, par l'art. 18 de l'Ord., à 24 voitures à quatre roues. S'il entre des voitures à six roues dans la composition du convoi, le maximum du nombre de voitures sera déterminé par le Ministre. « Et l'on ne saurait dire (1) que l'expression *suffisant*, qui se lit dans l'art. 17, doit être entendue en ce sens qu'il suffit, pour avoir accompli l'obligation de la loi, que l'Administration des chemins de fer ait organisé le service de manière à répondre aux besoins présumés du parcours, sans qu'on puisse lui imputer à faute l'erreur involontaire qu'elle aurait pu commettre dans sa combinaison, puisque ce serait faire dépendre

(1) Cass., 22 avril 1854. D. 54, I, 214. S. 54, I, 504.

l'exécution de la loi du libre arbitre des Compagnies. Dès l'instant où il est constaté que, sans qu'on puisse arguer d'une autorisation du Ministre des Travaux publics pour la composition des voitures constituant le train, ou de ce que le train avait atteint son maximum de voitures, ou encore d'un cas de force majeure, des voyageurs n'ont pu trouver place dans un convoi, et dans une voiture de la classe pour laquelle il leur avait été délivré des billets, il y a contravention aux dispositions de l'art. 17 de l'Ord. du 15 nov. 1846. » Et encore par force majeure il faut entendre tout fait imprévu et absolument impossible à empêcher. La force majeure variera suivant chaque affaire ; une affluence considérable de voyageurs pourra, dans certains cas, être regardée comme telle ; mais il ne faudrait pas l'admettre comme règle générale, car les fluctuations dans le transport des voyageurs sont la caractéristique des chemins de fer.

Dans le cas de manque absolu de place, l'existence de la contravention ne peut faire aucun doute, mais la même contravention existerait-elle quand le voyageur ne trouve pas « le moyen certain de transport à son désir » (1), en cas de déclassement par exemple. Les wagons de 3e sont au complet, mais il y a encore des places en seconde ; on y fera mon-

(1) Commentaire de l'art. 17 de l'Ordonnance du 15 nov. 1846 dans le rapport au Roi. Féraud-Giraud, t. III, n° 126, p. 105.

ter les voyageurs munis de billets de troisième. Y aura-t-il encore contravention ?

On peut dire pour la négative : Personne ne doit se plaindre. Seraient-ce les voyageurs à qui l'on donne une place meilleure sans leur demander un supplément de prix ? Ceux-là assurément accepteront sans murmurer. Seraient-ce les voyageurs déjà placés ?

Mais que leur importe l'arrivée de nouveaux compagnons de route, pourvu qu'on ne les trouble pas dans la possession de leur place ? Savent-ils d'ailleurs si les nouveaux venus ont ou non pris des billets pour la voiture qu'ils occupent : et si ces derniers ne se comportaient pas décemment, ce qui peut arriver d'ailleurs à tout voyageur, quel que soit le prix de sa place, les employés ne seraient-ils pas là pour les expulser? Enfin l'article 17 ne peut recevoir son application que lorsque le manque de véhicules force des voyageurs d'une certaine classe de prendre des billets d'une classe supérieure, mais non lorsque le changement de place se pratique sans augmentation de prix. En prescrivant aux Compagnies d'avoir différentes classes de voitures, à des prix divers et en nombre suffisant, la loi n'a eu pour but que d'assurer des moyens de transport à toutes les classes de la société, donner à chacun la facilité de voyager suivant ses moyens, rendre les voies nouvelles de circulation, devenues un monopole,

accessibles à toutes les fortunes. Il faut donc, pour qu'il y ait délit, qu'il y ait un sacrifice imposé, une lésion soufferte. Or, dans l'espèce, loin de rendre pire la condition du voyageur, on l'a rendue meilleure (1).

Ce système ne fut pas accepté par le tribunal correctionnel de Colmar (2), qui déclare que la contravention à l'article 17 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846 existe lorsqu'on a fait monter les voyageurs dans des voitures d'une classe supérieure, même sans faire payer de supplément. « L'art. 17 « est une mesure d'ordre et de police ; il suffit donc « de constater le fait matériel qui donne lieu à la « contravention, sans se préoccuper d'aucun autre « élément de criminalité. » L'intention du législateur a été, outre de prémunir les voyageurs contre un surcroît de dépenses, « d'assurer à chacun les « avantages de la place de voiture qu'il a retenue ».

Bien souvent, en effet, en prenant un billet de première ou de seconde, on ne recherche pas le plus grand confort de ces compartiments, mais la société des personnes qui les fréquentent. Cela est vrai surtout pour les petites distances. Ainsi à une station, des manœuvres et des terrassiers sont placés en seconde, à demi-vêtus, couverts de poussière et de

(1) Conclusions de la Compagnie devant la Cour de Colmar, le 23 février 1848. D. 48, II, 125.

(2) Colmar, 12 juin 1847. D. 48, II, 125.

sueur, parce que les places de troisième manquent, est-ce pour voyager dans ces conditions que les voyageurs paient des billets de seconde qui leur coûtent un quart de prix de plus que les troisièmes (1)? On ne placera pas cette escouade de terrassiers en première, parce que la Compagnie ne voudra pas salir ses banquettes, et que son intérêt propre défendra les voyageurs qui se trouvent dans ces compartiments, mais ce ne serait pas une raison de les en exclure si les employés peuvent placer les voyageurs en seconde. Tant que les Compagnies feront payer trois prix différents aux personnes qu'elles transportent, elles devront placer exclusivement chaque voyageur dans le compartiment auquel le billet payé donne droit. »

En attaquant le jugement du tribunal de Colmar, la Compagnie avait répondu à cette idée, en disant que « ce serait créer une aristocratie de voyageurs, et favoriser des prétentions blessantes pour une certaine classe de citoyens ». Ce ne fut pas l'avis du ministère public. Il trouva même que si le texte de l'article 17 ne le dit pas expressément, son esprit a surtout pour but « de garantir à chaque voyageur « les avantages de la place qu'il a payée; ce qui n'est « pas favoriser un sentiment aristocratique, mais « respecter des répugnances dont les bonnes mœurs

(1) Féraud-Giraud, III, p. 109, n° 128.

« n'ont qu'à s'applaudir ». La Cour suivit ces conclusions et confirma le jugement (1).

Plus récemment, un voyageur de 2e classe protesta contre l'envahissement de son compartiment par des gamins turbulents munis de billets de 3e, qu'un employé avait fait monter en seconde. Il réclama le remboursement de la différence entre les prix des deux classes, soutenant qu'il n'avait bénéficié qu'imparfaitement des avantages que la Compagnie devait lui assurer. Le juge de paix de Villers-Cotterets, devant lequel l'affaire fut portée, a donné raison au voyageur et a condamné la Compagnie à 4 fr. de dommages-intérêts et aux dépens.

En pareil cas, le voyageur de troisième que l'on fait monter en seconde ne peut rien dire et la Compagnie non plus. Mais le voyageur de première qui ne peut trouver de place, et que l'on fait monter en seconde, aurait au moins droit au remboursement de la différence entre les prix des deux classes.

Il pourrait même se refuser de partir et répéter la somme qu'il a payée. Ce droit lui appartient en vertu du contrat qui a été passé entre lui et la Compagnie par la délivrance du billet de première (2).

Il a même été jugé que la Compagnie doit des dommages-intérêts lorsqu'elle ne peut fournir qu'une

(1) Colmar, 23 février 1848. D. 48, II, 126.
(2) Dalloz, *Rép.*, v° *Voirie par chemin de fer*, n° 367.

place inférieure à celle pour laquelle elle a délivré un billet (1).

Faut-il dire aussi, comme le juge de paix de Villers-Cotterets, qu'elle en doit aux voyageurs de seconde quand elle fait monter avec eux des voyageurs de troisième ? Nous répondrons affirmativement si un préjudice a été causé au voyageur, et si ce dernier n'a pas eu la possession paisible de la place à laquelle il avait droit.

L'obligation des Compagnies de chemin de fer n'est pas seulement de transporter purement et simplement les voyageurs. Elles doivent effectuer ce transport dans les conditions mêmes où il a été annoncé, et le voyageur a le droit de compter sur leur pleine et entière exécution. Or, aux termes de l'art. 43 de l'Ord. du 15 nov. 1846, « des affiches, placées dans les stations, feront connaître au public les heures de départ des convois ordinaires de toute sorte, les stations qu'ils doivent desservir, les heures auxquelles ils doivent arriver à chacune des stations et en partir. » Et l'art. 49 du cahier des charges ajoute : « la Compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs. » D'après ces indications, le voyageur doit croire qu'il partira et

(1) Trib. comm. Toulouse, 12 juillet 89. D. 91, III, 40.

arrivera à destination à l'heure prévue et annoncée. C'est sur la garantie de cette promesse qu'il a contracté. Donc si la Compagnie viole le contrat en n'observant pas l'horaire qu'elle a publié, cette inexécution peut donner lieu à des dommages-intérêts lorsque ce retard cause un préjudice, et la réparation en sera due d'après les règles déterminées par le Code civil sur l'inexécution des conventions.

Mais le fait du retard à lui seul ne suffit pas à motiver une action en dommages-intérêts. La réparation suppose un préjudice qu'il ne suffit pas d'alléguer. Il faut le justifier, et c'est au voyageur qui l'allègue à l'établir. C'est ainsi qu'il a été décidé qu'un simple retard de quelques minutes ne saurait être pris en considération, car on ne doit pas compter sur une exactitude mathématique, surtout pour un long trajet, et les voyageurs doivent tenir compte de ce fait dans leurs combinaisons (1).

La Compagnie serait surtout responsable si le retard provenait d'une faute qui lui serait imputable; comme si elle avait transformé un train de voyageurs en un train mixte de voyageurs et de marchandises (2), ou attelé un train omnibus à un train express. Elle devrait également réparer tout le préjudice qu'elle occasionnerait, si, ayant connais-

(1) Trib. comm. Seine, 30 septembre 1879, cité par Picard, IV, p. 209.

(2) Cass., 28 mars 1870, D. 71, I. 59. S. 70, I, 308.

sance d'un éboulement, elle avait délivré un billet pour un train qu'elle savait devoir arriver nécessairement en retard (1).

Les retards les plus désagréables en même temps que les plus préjudiciables sont ceux qui font manquer les correspondances. Ils obligent ainsi les voyageurs à séjourner dans les gares de bifurcation, augmentent les fatigues et parfois les frais du voyage. La responsabilité des Compagnies est alors particulièrement engagée, et un avis donné au public pour le prévenir que la correspondance sera manquée ne les dégagerait pas (2). La Compagnie est en faute, et un aveu de la faute ne fait pas disparaître la culpabilité.

Les voyageurs qui ont manqué une correspondance, ou ceux qui savent ne pouvoir arriver à temps à une gare de bifurcation, pourraient-ils contraindre les Compagnies à mettre en marche des trains spéciaux ? Certains tribunaux l'ont admis, mais, d'après M. Picard, ils se sont incontestablement trompés ! La mise en marche de trains extraordinaires peut créer des dangers, jeter la perturbation dans le service et même être matériellement impossible (3). La Cour de cassation l'a reconnu par son arrêt du 10 février 1868 (4). Les voyageurs ne pour-

(1) Cass., 26 juin 1872, S. 72, I. 302. D. 73, I, 143.

(2) Trib. de commerce de Nevers, 19 juillet 1869, cité par Picard, IV, p. 210.

(3) Picard, IV, p. 210.

(4) Cass., 10 fév. 1868. D. 68 I, 199. S. 68, I, 127.

raient pas davantage demander à faire arrêter un train à une station qui ne devrait pas être desservie par ce train.

L'Administration s'est préoccupée de ces défauts de correspondances et a ordonné, « pour réparer le « dommage dans la mesure du possible (1) », de leur étendre les prescriptions de la circulaire du 6 novembre 1858. Cette dernière (2) invitait les Compagnies lorsque les voyageurs sont oubliés dans les salles d'attente — soit à la gare de départ parce qu'ils n'ont pas été avertis, soit en cours de route parce qu'après un arrêt le train est reparti sans qu'on les ait prévenus, et dans ces deux cas la Compagnie est également responsable, — « de les expédier sans avoir égard à la nature des billets dont ils sont porteurs, par le plus prochain train quittant la station, quelles que soient la composition de ce train et la classe de voitures qu'il contient. Toutefois, lorsque ce train ne contiendra que des voitures de 1re classe, il conviendra de placer les voyageurs porteurs de billets de seconde et de troisième autant que possible dans un compartiment spécial ».

Si le retard avait été occasionné par le cas fortuit ou la force majeure, les Compagnies seraient exonérées de ses conséquences, en vertu du principe posé par l'art. 1148 du Code civil, sur l'inexécution

(1) Circulaire du 15 avril 1859. Palaa, I, p. 534.
(2) Circulaire du 6 nov. 1858. Palaa, II, p. 593.

des obligations en général. Ainsi un éboulement survenu par suite d'une trombe d'eau, et ayant inopinément obstrué la voie, a été reconnu être un cas de force majeure suffisant. La Cour de cassation (1) a même ajouté que, dans une pareille circonstance, la Compagnie n'était pas tenue de transmettre les dépêches que les voyageurs pourraient avoir à expédier : le fil télégraphique de la Compagnie n'étant destiné qu'à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Au contraire, un accident ou une avarie survenant à la machine ne seraient point un motif suffisant : « La rupture d'une pièce d'une locomotive ne peut être considérée comme étant de nature à constituer un cas de force majeure et à dégager la responsabilité d'une Compagnie; celle-ci en effet répond de la bonne construction de ses machines et elle doit, autant dans l'intérêt de la sécurité des voyageurs que pour la régularité du service, ne faire usage que de machines éprouvées et examinées scrupuleusement avant chaque emploi (2). »

Il a été jugé (3) que l'affluence, à toutes les gares du parcours, de soldats revenant de permissions constitue un cas fortuit qui dégage la Compagnie envers

(1) Cass., 10 févr. 1868. S. 68, I, 127. D. 68, I, 199.

(2) Dijon, 20 nov. 1866. D. 66, II, 246. Trib. comm. Seine, 9 août 1864. D. 64, III, 103.

(3) Cour d'Angers, 10 avril 1885. L. F., 85, p. 114.

les voyageurs de la responsabilité qu'elle encourt en cas de retard de train.

Il nous semble au contraire que cette affluence de militaires ne peut être regardée comme un véritable cas de force majeure. Il était possible de le prévoir et aussi de l'éviter; nous dirons la même chose de l'encombrement qui peut se produire au moment du départ, et empêcher un voyageur de prendre un billet. Il est impossible en effet de voir un cas de force majeure dans une affluence inopinée de voyageurs.

A plus forte raison la responsabilité de la Compagnie serait engagée si elle n'avait pas pris des mesures spéciales dans le cas d'une affluence prévue de voyageurs, comme il y en a les jours de fêtes, de foires, de trains de plaisirs, etc...

Au nombre des obligations qui sont imposées au voyageur, nous verrons qu'il est tenu de descendre lorsqu'il est arrivé à destination. Aurait-il le droit de s'arrêter en cours de route, avant son lieu de destination? Il nous faut envisager cette hypothèse successivement dans les trois cas qui peuvent se présenter :

1° Si le voyageur est muni d'un billet ordinaire ou billet simple ;

2° Si le voyageur est porteur d'un billet d'aller et

retour ou d'un billet délivré pour un train spécial (train de plaisir, pèlerinage).

3° Si le voyageur veut descendre à une station pour laquelle il n'était pas délivré de billet (billet circulaire).

Il ne peut être question ici que d'un arrêt définitif : les arrêts momentanés ne sont pas admis en principe par les Compagnies, sauf pour les voyages très longs, et encore sont-ils indiqués et prévus à l'avance. Les voyageurs, en effet, doivent toujours suivre le train dans lequel ils se trouvent, et prendre les trains en correspondance sous peine d'être obligés de payer le prix d'un nouveau billet, sauf le cas d'erreur ou autre motif sérieux (1). C'est un reste des anciens usages ; autrefois, au moment de leur remise, on indiquait sur les billets le numéro du train par lequel ils devraient être utilisés. Cela ne se pratique plus aujourd'hui. Les billets portent seulement la date du jour de leur émission : ils doivent donc être employés le même jour, puisqu'ils ne sont plus valables le lendemain, aussi les voyageurs ne peuvent-ils en principe s'arrêter en cours de route et profiter ensuite du même billet. Mais si le voyageur ne veut pas reprendre sa marche, il a évidemment le droit de s'arrêter partout où il voudra. C'est alors un arrêt définitif.

(1) Décision ministérielle spéciale. Voyageur indisposé. Palaa, I, p. 215.

Premier cas. — Cet arrêt semble très licite, chacun devant pouvoir renoncer à un voyage entrepris, même en cours de route, à charge d'abandonner le prix intégral payé pour le transport en entier. Cette hypothèse, qui a l'air d'être voisine de l'évidence, peut cependant, dans certains cas, constituer une sorte de fraude de la part du voyageur, soit un moyen de payer moins pour le voyage qu'il effectue. Malgré un exemple, peut-être unique, signalé par M. Féraud-Giraud (1) sur la ligne de Gap à Grenoble, nous n'en persistons pas moins à penser que le voyageur pourra toujours descendre en cours de route, et quand il le voudra; d'autant plus que la plupart du temps les Compagnies n'y auront que de l'avantage. En délivrant un billet, la Compagnie prend bien l'engagement de transporter le voyageur jusqu'à destination; mais le voyageur n'est nullement tenu vis-à-vis la Compagnie de terminer le voyage entrepris, et il peut renoncer, quand bon lui plaît, au droit qu'il a de se faire transporter plus loin, étant seul juge de son intérêt à renoncer à une partie de son voyage.

Cette solution est en outre acceptée par la jurisprudence: « Attendu que si dans l'intention de profiter des avantages réservés par la Compagnie de l'Ouest aux voyageurs qui, venant de Paris par le train n° 3, dépassent le Mans, le prévenu a pris son billet jus-

(1) Féraud-Giraud, III, n° 222, p. 190.

qu'à Voivres, alors qu'il ne voulait aller que jusqu'au Mans, où il s'est en effet arrêté, ce fait ne constitue ni délit de droit commun, ni contravention à la loi du 15 juillet 1845 ou aux Ordonnances royales portant règlement d'administration publique.» La cour d'Angers, encore plus explicite ajoute (1) : « Si la Compagnie délivre des billets de troisième pour les stations au-delà du Mans, les voyageurs porteurs de ces billets ont incontestablement le droit de s'arrêter soit au Mans, soit dans une station en deçà de cette ville, si les soins de leurs affaires ou une nécessité quelconque les y obligent, sans que la Compagnie soit fondée à exiger d'eux la différence entre le prix de leur billet et celui de Paris au Mans de 1re classe. Si la prétention de la Compagnie était admise, elle porterait une double atteinte à la fois et à la liberté des voyageurs, et à l'engagement qu'elle a pris avec eux par la délivrance, pour un prix déterminé, des billets de 3e classe. »

Deuxième cas. — Si nous nous plaçons maintenant en présence du voyageur muni d'un billet à prix réduit, fait pour un train spécial (train de plaisir, pèlerinage) ou d'un billet d'aller et retour. Dans ces deux cas, on peut dire : le billet est délivré à prix réduit entre deux stations déterminées; pour profiter de cette réduction de prix il faut accomplir le

(1) Angers, 10 mars 1873. D. 73, II, 125. S. 74, II, 125.

trajet prévu en entier. L'objection est très sérieuse. Nous pensons cependant qu'elle ne doit pas suffire à restreindre le principe de la liberté individuelle, bien que la solution contraire ait pour elle l'appui de quelques arrêts : notamment la cour de Toulouse qui décida le 26 décembre 1873 (1) que le « billet de « retour ne donne pas droit à l'arrêt en cours de route « et que dans ce cas le voyageur doit payer le prix « ordinaire de son transport ».

Un seul auteur critique cet arrêt avec beaucoup de force, et avec une parfaite raison, semble-t-il. « En aucun cas (2), lorsqu'un voyageur est sur la « route qu'il a le droit de parcourir, on ne peut « l'empêcher de renoncer à compléter son voyage « et de s'arrêter dans une gare intermédiaire en « abandonnant complètement le droit que lui donne « son billet de poursuivre sa route. »

Il n'a jamais été mis en doute que le voyageur qui a utilisé un train spécial d'aller et retour pour se rendre dans un endroit quelconque ne pouvait être forcé de reprendre le même train pour retourner chez lui. S'il lui plaît de prolonger son séjour au delà du temps accordé par son billet spécial, et de revenir avec un billet ordinaire, et par un train ordinaire, personne ne s'y opposera. Il abandonne ainsi totalement son droit de retour gratuit, puisqu'il

(1) L. F. 1873. P. 265.
(2) Féraud-Giraud, III, n° 229.

l'a déjà payé à l'avance en même temps que le coupon aller.

La Compagnie y a donc un bénéfice certain puisque le voyageur paiera deux fois sa place. Mais si, au lieu d'abandonner la totalité du coupon de retour, le voyageur ne veut y renoncer qu'en partie, on le lui refuse. Pourquoi ? Il a payé son retour complet ; il n'en profite que partiellement; la Compagnie semble pourtant ne pas devoir y perdre puisqu'elle ne transportera pas un voyageur qui aura payé. Et si ce voyageur veut ensuite revenir à son point initial, il paiera une seconde fois pour la partie du trajet qu'il voudra accomplir à ce moment-là.

On objecte à cela que le voyageur pourrait profiter d'une réduction de prix consentie seulement entre deux localités déterminées, et dans un but spécial : ici un pèlerinage auquel le voyageur ne se joindrait que fictivement.

Il est facile de répondre que le voyageur qui voit un train annoncé, et qui s'en sert, n'a pas à rendre compte des causes qui le déterminent, c'est à lui seul à savoir s'il lui convient ou non d'en user. La Compagnie, qui organise ces trains, n'agit pas par sympathie pour le but que ces voyageurs paraissent vouloir atteindre, mais dans un intérêt de lucre, de spéculation très licite, mais très commercial. Le voyageur n'est pas plus obligé de n'accepter ces trains que pour ses plaisirs que la Compagnie de les

établir pour faciliter les plaisirs d'autrui. Celle-ci les établit pour remplir sa caisse, celui-là peut s'en servir pour faire un moindre vide dans la sienne (1).

On objecte enfin qu'il ne faut pas parler de l'ignorance « des conditions auxquelles les Compagnies « concèdent des trains de pèlerinage (2) » parce que, dans les affiches qui annoncent ces trains, le public est prévenu que « tout voyageur qui n'accomplirait « pas le trajet d'aller et retour complet par le train « spécial serait tenu de payer sa place selon le tarif « ordinaire, sans réduction ni déduction ». D'accord, cela ne contredit en rien le principe que nous soutenons.

Sans insister sur la validité de ces dispositions, qui sont affichées quelquefois huit jours seulement à l'avance, on peut se demander si l'homologation en est toujours régulière, et si les délais de publication sont exactement observés (3).

Quoi qu'il en soit, quel est le sens de la proposition ; elle veut dire tout simplement que les billets délivrés dans les conditions annoncées ne donnent pas le droit de s'arrêter en cours de route, et de reprendre ensuite un autre train pour achever le parcours avec le même billet. Elle signifie que l'on ne doit pas changer de train, mais elle ne veut pas dire

(1) Féraud-Giraud, *loc. cit.*
(2) Observations de M. Lamé-Fleury. Bull. 1873, p. 267.
(3) Picard, IV, p. 130.

que l'on ne peut pas renoncer à un parcours entamé, ni que le billet n'est pas valable pour une station intermédiaire située entre les deux points extrêmes.

Elle n'a d'autre but que d'indiquer, en cas d'arrêt volontaire à une station intermédiaire, que le parcours sera considéré comme effectué, et que, si le voyageur veut ensuite reprendre son voyage, il devra « payer sa place selon le tarif », mais elle ne prohibe pas cet arrêt.

Il n'est pas douteux que le voyageur ordinaire qui est muni d'un billet simple peut, s'il le désire, renoncer à la totalité du voyage qu'il a entrepris, et abandonner le surplus de son billet. La Compagnie est liée vis-à-vis de lui, elle doit le transporter jusqu'au lieu prévu au moment du contrat. Quant au voyageur, il ne doit qu'une chose, acquitter le prix convenu. Mais il ne s'est pas engagé à occuper une place jusqu'à cet endroit. Il peut donc toujours dire à la Compagnie en cours de route, et en un point quelconque : je considère votre obligation comme accomplie, je me considère comme arrivé à destination. La Compagnie ne peut rien objecter, car elle y a tout bénéfice et le voyageur n'est pas lié vis-à-vis d'elle ; il peut donc toujours reprendre sa liberté sans rançon.

Doit-il en être autrement quand il s'agit d'un billet d'aller et retour? ou d'un train spécial, et pour quelles raisons ? Ce n'est pas le voyageur qui

a demandé ce train spécial; la Compagnie l'a institué pour en retirer des bénéfices.

Au lieu de faire payer à une moyenne quotidienne de 10 voyageurs un billet de 20 fr., elle organise pour un jour déterminé un billet réduit à 10 fr., et alors elle a 30 voyageurs au lieu de 10 et sa recette est augmentée de 50 0/0. Un voyageur utilise ce train spécial; il ne doit pas être traité autrement. Il ne peut être tenu qu'à observer les conditions de délivrance de ce billet spécial, comme, par exemple, de ne pas avoir de bagages autres que ceux conservés à la main.

Aussi croyons-nous, dans cette hypothèse comme dans la précédente, que la liberté du voyageur ne saurait être entravée. Le fait de monter en wagon deviendrait alors un nouvel esclavage, et le touriste ne serait plus, d'après le mot de M. Féraud-Giraud, qu'un véritable juif-errant (1).

(1) Un voyageur, même en chemin de fer, n'est pas un nouvel Ahasvérus auquel une Compagnie puisse dise : marche, marche toujours, et il a le droit de dire je m'arrête. Je m'arrête parce que je suis malade, parce que le voyage me fatigue, parce que c'est là ma résidence, parce que mes voisins m'obsèdent, parce que je crois avoir juste sujet de craindre de voyager avec eux, parce que, en l'état des inondations, je crois la course périlleuse, enfin parce que tel est mon bon plaisir, et la compagnie n'a pas le droit de lui dire : non, tu marcheras, et si tu ne marches pas, tu me payeras des dommages-intérêts. Ce trafic de la liberté personnelle, je ne l'admettrai jamais, et surtout dans de pareilles circonstances, je ne me prétends pas infaillible, mais j'aimerais mieux avoir tort, en soutenant mon avis, que d'avoir raison en m'associant à l'avis contraire (Féraud-Giraud, III, n° 229, p. 202).

Nous admettons donc toutes les conséquences que peut avoir un pareil système, en acceptant notamment qu'un voyageur puisse descendre à une station pour laquelle il n'était pas délivré de billet.

Troisième cas. — Cette hypothèse se présente avec certains trains qui sont express pendant une partie de leur parcours, ou qui, express avec des voitures de toutes classes, ne reçoivent des voyageurs que si ces derniers doivent parcourir un certain nombre de kilomètres, ou sont en provenance ou à destination d'une ligne transversale desservie par un autre train en correspondance directe avec eux.

Cette exigence est le résultat du désir continu d'augmenter la rapidité des communications. Si l'on imagine un voyageur demandant un billet de troisième pour un train qui est express au moment de son passage, et qui devient omnibus en cours de route. On le lui délivrera s'il doit descendre à une station desservie alors que le train est omnibus. Mais s'il demande un billet pour la première station ainsi desservie, pourra-t-il s'arrêter définitivement à une autre gare antérieure à celle-ci, c'est-à-dire alors que le train est express et pour laquelle on lui aurait refusé un billet de troisième s'il l'avait demandé ? Commet-il un fait illicite que la Compagnie puisse empêcher par une action correctionnelle ou même civile ?

Nous ne le pensons pas, malgré toutes les objec-

tions qui ont été faites à un récent arrêt de la Cour de cassation, que nous sommes heureux de rencontrer à l'appui de notre opinion.

Un sieur R..., porteur d'un billet circulaire d'excursion de 3e classe, s'était présenté à la gare d'Angoulême pour prendre place dans le train 38. Or, ce train ne reçoit des voyageurs de 3e classe que pour un parcours d'au moins 150 kil., et ce voyageur déclarait qu'il voulait descendre à Poitiers, distant seulement de 113 kil. Le receveur lui fit observer que, s'il voulait descendre à Poitiers, il devrait acquitter un supplément de 2 fr. 85 qui lui permettrait de prendre place en seconde, la même restriction n'existant pas pour cette classe. Il refusa, et fit alors estampiller son billet pour Tours, après avoir déclaré, sur le registre des réclamations, qu'il s'arrêterait à Poitiers. C'est ce qu'il fit ; mais à son arrivée à Poitiers, on lui dressa procès-verbal.

Il était parti d'Angoulême, avec l'intention de descendre à Poitiers. Il n'avait pas parcouru les 150 kil. réglementaires. Avait-il commis une contravention?

Porteur d'un billet de troisième, occupant une place de troisième, le voyageur n'était certes pas en contravention, tant qu'il était dans le train. Mais s'il en descendait, est-ce que la contravention prenait naissance?

Le 4 février 1891, le tribunal correctionnel de

Poitiers déclara qu'il n'y avait pas de contravention. Il ne faut pas oublier, en effet, que le sieur R... avait un billet de 3e pour Tours (211 kil.). Il avait donc le droit de prendre place dans le train 38. Pouvait-il s'arrêter avant d'avoir accompli les 150 kil. exigés et descendre à Poitiers, distant seulement de 113 kil. Oui, ajoute la cour de Poitiers (1), « tel était son droit strict, à la condition d'abandonner, sur son billet, un supplément de parcours de 37 kil. au moins, ce qui a été fait en réalité, — puisqu'il ne s'est point servi de son billet pour se rendre ultérieurement à Tours. — La distance d'Angoulême à Tours étant de 311 kil., il suit que R... a accompli, pour une partie, et payé pour le surplus, sans l'effectuer, un parcours supérieur aux 150 kil. réglementaires. »

La Cour de cassation, le 20 mai 1892 (2), sur des conclusions contraires de l'Avocat général, rejeta le pourvoi contre cet arrêt, refusant de voir une contravention dans la conduite de R...

Cet arrêt souleva de nombreuses objections. Il est certain que si ce voyageur n'avait eu un billet de 3e que pour Poitiers, en montant dans le train 38 il aurait commis une contravention. La Compagnie se serait trouvée alors lésée sous un double rapport, rapport pécuniaire et rapport de service, puisqu'elle

(1) Poitiers, 11 mars 91, S. 91, II, 53. G. P. 91, I, 382. P. F. 91, II, 302.

(2) Cass. 20 mai 1892, D. 93, I, 47, S. 92, I, 332, P. F. 93, I. 513. G. P. 92, II, 129.

aurait perçu moins que le prix de la 2e classe, que les places de ses voitures de 3e se seraient trouvées diminuées d'une unité réservée par le tableau de la marche des trains à un voyageur de long parcours.

Mais même avec un billet pour Tours, dit-on, il y a encore contravention. La Compagnie ne subit plus de préjudice pécuniaire, mais la seconde cause de dommage subsiste. L'ordre général des trains, l'organisation du service sont troublés. Un voyageur à destination de 113 kil. occupe toujours une place de troisième à laquelle il n'a pas droit pour le parcours effectué, et dont il prive un voyageur à destination de plus de 150 kil.

Nous répondrons à cet argument que le voyageur de 113 kil. n'occupe pas la place d'un voyageur à grand parcours. Cela serait vrai, si le billet avait été pour Poitiers (113 kil.); mais dans l'espèce le sieur R... était un voyageur de plus de 150 kil.; il avait un billet pour Tours (211 kil.). Au départ d'Angoulême il était donc un voyageur de 211 kil. et en arrivant à Poitiers, il l'était encore. Ce n'est qu'une fois sorti de la gare que l'on a pu dire qu'il avait été, en fait, un voyageur de 113 kil. Mais jusqu'à son arrêt il était impossible de le prévoir.

On ajoute : l'abandon d'une fraction du prix ne compense pas l'inconvénient résultant du trouble dans le service des trains. Car l'interdiction de

certains trains n'a pas un caractère essentiellement financier, mais a pour fondement l'intérêt public, lequel ne comporte jamais ni compensation ni dérogation.

La réponse, faite précédemment, peut encore suffire à réfuter cet argument. Sans doute, il est logique, et même utile, que pour les grands parcours il y ait des trains plus rapides que pour les petits. La nécessité des express est évidente et pour leur laisser atteindre leur but, il faut éviter l'encombrement qui se produirait, si les voyageurs, qui n'ont qu'une petite distance à franchir n'étaient pas tenus de prendre des trains omnibus. Mais quand un voyageur a pris son billet pour une station qui lui permet de monter dans un train express, il n'est pas prouvé que le service des trains ressentira un trouble parce que ce voyageur n'aura pas épuisé son droit en entier. Au contraire, il facilitera ce service, puisqu'il laissera une place de plus, et qu'il est convenu que ces trains express ne prennent que des voyageurs à grand parcours. Et comme il n'y aura pas de trouble, il n'y aura pas besoin de compensation, et l'abandon du parcours inaccompli sera tout bénéfice pour la Compagnie.

L'arrêt du 20 mai 1892 n'est cependant pas à l'abri de toute critique quand il dit que R... a pu «d'autant moins contrevenir aux dispositions invoquées «qu'une clause formelle du tarif, reproduite sur son

« billet, lui conférait le droit de s'arrêter à toutes « les gares intermédiaires » (1).

Il avait, en effet, cette faculté ; mais, pour bien connaître le sens de cette clause, il faut envisager l'ensemble des dispositions du billet et ne pas s'en tenir à un passage unique. Sans cela, on pourrait dire qu'il avait aussi le droit, d'après son billet, de ne pas accomplir plus de 150 kil., quand cette exigence existe comme pour le train 38.

Ce serait une grave erreur que la Cour de cassation semble n'avoir pas complètement évitée. — Une autre clause formelle du tarif spécial A. 36 est, en effet, ainsi conçue : « Les porteurs de billets d'excursion sont admis dans tous les trains qui, pour le parcours partiel à effectuer, reçoivent des voyageurs de même classe à plein tarif. » Une fois dans le train 38, il était donc, par ce fait même, assujetti à toutes les obligations des autres voyageurs ordinaires, c'est-à-dire sous la domination des règles applicables aux voyageurs à plein tarif.

Le billet d'excursion dont il était porteur ne l'affranchissait donc pas des règles générales imposées aux voyageurs munis de billets ordinaires.

Or, au départ d'Angoulême, le voyageur avait manifesté expressément son désir de descendre à Poitiers ; il l'a même consigné sur le registre des réclamations. On lui a refusé un billet direct pour Poi-

(1) Cass., 20 mai 1892. D. 93, I, 47. S. 92, I, 332.

tiers. Il en a demandé un autre pour Tours, mais en disant qu'il descendrait à Poitiers.

C'est alors qu'on aurait dû le lui refuser, si on voulait l'empêcher d'aller à Poitiers par le train 38, Mais une fois en possession d'un billet pour Tours, R... pouvait monter dans le train 38, et, une fois parti, il pouvait s'arrêter à toutes les stations où il voulait, à la condition d'abandonner son billet pour le surplus du parcours. C'est ce qu'il fit, et le lendemain, pour aller à Tours, il prit à Poitiers un nouveau billet ordinaire de Poitiers à Tours et paya ainsi pour la seconde fois la place qu'il allait occuper.

Le voyageur, quel qu'il soit, peut donc toujours s'arrêter en cours de route, et où bon lui semble, à la seule condition d'abandonner le surplus de son billet. Le tableau de la marche des trains ne peut pas l'en empêcher ; et ce droit ne découle pas d'une clause d'un billet qui peut concéder le droit de stationner dans une gare intermédiaire, il est la conséquence du principe fondamental de la liberté individuelle qui ne peut jamais être entravée arbitrairement.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS DES VOYAGEURS.— DROITS DES COMPAGNIES

Toutes les obligations du voyageur peuvent se résumer en une seule : se soumettre aux prescriptions des règlements. C'est une application de la règle que les conventions doivent être exécutées d'après l'intention probable des parties (art. 1156 C. civ.). Or, nous l'avons déjà vu, les Compagnies de chemin de fer ne peuvent refuser un voyageur, et le voyageur, en acceptant les offres faites par les Compagnies, accepte en même temps toutes les conditions auxquelles est soumis le transport des voyageurs.

De plus, un intérêt de sécurité publique impose aussi l'observation des règlements relatifs au service et à l'exploitation des chemins de fer. C'est même dans cet intérêt de sécurité générale qu'ont été prises les ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, et les arrêtés des préfets, sous l'approbation du Ministre des Travaux publics pour l'exécution des dites ordonnances, pré-

vus par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845. L'État n'ayant pas voulu abandonner aux Compagnies seules le soin de prendre les mesures protectrices nécessitées par l'exploitation des chemins de fer. De même le voyageur est tenu d'obtempérer aux injonctions des agents. Sa liberté n'est pas compromise pour cela, et il n'y a aucune supériorité entre un agent et un voyageur. Un refus d'obéissance n'entraînerait aucune conséquence pénale si l'injonction n'avait pas pour objet l'observation des dispositions mentionnées en l'art. 63 de l'ordonnance de 1846.

L'observation des règlements étant ainsi justifiée, la première obligation imposée au voyageur est de payer sa place. Le transport des voyageurs est effectué moyennant le paiement préalable du prix de la place, dit l'art. 4 des tarifs généraux, et ce texte ajoute : « Ce paiement est constaté par la délivrance d'un billet valable seulement pour la date qui y est portée. » Comme nous l'avons déjà vu, la raison de cette exigence est l'impossibilité pour la Compagnie d'obtenir le paiement à un autre moment, et surtout de pouvoir exercer un recours contre le voyageur. Cette obligation, pour le voyageur, de prendre un billet entraîne pour la Compagnie celle de lui donner les moyens nécessaires de se le procurer. A cet effet, les tarifs généraux (art. 5) prescrivent que la distribution des billets commence, au plus tard, dans les grandes gares ou stations, 30 mi-

nutes, et dans les autres gares, 15 minutes avant l'heure réglementaire du départ du train. — Elle cesse, au plus tôt, dans les grandes gares pour les voyageurs avec bagages, 15 minutes et pour les voyageurs sans bagages, 5 minutes avant l'heure réglementaire du départ du train. Dans les autres gares, la distribution cesse, soit pour les voyageurs avec bagages, soit pour les voyageurs sans bagages, 5 minutes avant l'heure réglementaire. Toutefois lorsque le train sera en retard, il pourra être délivré des billets aux voyageurs, avec ou sans bagages, qui se présenteront 5 minutes avant l'heure annoncée pour le passage du train. »

C'est donc pendant les délais indiqués ci-dessus que le voyageur doit se présenter aux guichets des Compagnies.

L'obligation de prendre un billet entraîne celle de le conserver jusqu'à son arrivée à destination et de le présenter à toute réquisition (art. 6 des tarifs généraux).

Comme conséquence de la convention qu'il a conclue avec la Compagnie découle pour le voyageur : l'obligation de n'utiliser son billet que pour le train en vue duquel il a été délivré — de ne pas faire usage d'un billet nul, falsifié ou périmé, et même d'une classe autre que celle qu'il occupe. En effet, s'il a contracté en demandant une place de troisième, c'est une place de troisième qu'il doit occuper. La

Compagnie laissant au voyageur toute liberté dans le choix de sa place, il pourrait pénétrer aussi bien dans un wagon d'une autre classe; il violerait ainsi la convention qu'il a faite avec la Compagnie. En acceptant le billet qui lui a été délivré, il s'engage en même temps à ne pas occuper une place d'une autre classe que celle indiquée.

Il s'engage aussi à en profiter selon l'usage habituel. C'est ainsi qu'il ne doit pas se placer dans un compartiment réservé. Peu importe le mode de réserve. Il suffit d'une indication montrant que la Compagnie n'offre pas au public un compartiment et qu'elle en conserve l'usage. Le voyageur qui se serait introduit dans un compartiment loué ou réservé et qui refuserait d'en sortir malgré les injonctions des agents commettrait une contravention. Mais il faut que ce compartiment soit réellement loué ou réservé (1). Les Compagnies ne doivent en aucun cas simuler une location pour éloigner le public et favoriser un voyageur.

Comme conséquence du droit à la jouissance paisible que le voyageur possède en vertu de l'art. 1719-3°, il en résulte pour lui l'obligation de respecter les places occupées.

Si, au lieu de faire un contrat simple, pour aller d'un point à un autre, le voyageur fait un contrat

(1) Paris, 29 avril 1896. P. F. 97, II, 149.

double, en demandant en même temps à en revenir, la Compagnie y aura l'avantage d'être assurée d'un double voyage. Aussi, au lieu de percevoir deux fois le prix du trajet ordinaire, elle fera une concession et délivrera un billet d'aller et retour à des prix réduits. Mais cette réduction n'est accordée que si les deux coupons sont utilisés par la même personne. Cette exigence se comprend très bien. La réduction de prix a été faite au voyageur uniquement parce qu'il s'engageait à effectuer deux voyages. S'il ne tient pas sa promesse, il perd en même temps le bénéfice de la réduction, et il ne pourrait pas davantage en faire profiter une autre personne. La concession a été consentie à lui seul, et c'est lui seul qui doit user du coupon de retour. C'est dire que celui qui voyage avec un coupon de retour sans avoir utilisé lui-même le coupon d'aller doit être considéré comme voyageant sans billet.

En effet, au moment où le voyageur demandait la délivrance d'un billet d'aller et retour, il connaissait ou devait connaître les règles particulières à ces billets. Or, pour être valable, le coupon de retour doit être utilisé : 1° par la même personne ; 2° dans un certain délai. Sinon, il n'a plus aucune valeur, et le voyageur avec un coupon de retour périmé est assimilé au voyageur sans billet. Par conséquent il contrevient aux dispositions de l'art. 63 de l'Ord. de 1846.

Les Compagnies ont ajouté dans leurs tarifs, pour donner encore plus de force au principe de la personnalité des billets d'aller et retour, les mots suivants : « En conséquence, la vente et l'achat des coupons de retour sont interdits. » Faut-il dire alors que le fait seul de la vente ou de l'achat constitue une contravention, sans rechercher si l'une des parties a voyagé, soit à l'aller soit au retour, ou n'est-il pas préférable de faire une distinction?

Évidemment celuiqui a utilisé le coupon d'aller et qui vend le coupon de retour, ou celui qui voyage avec le coupon de retour sans avoir utilisé le coupon d'aller, tombent sous le coup de la prohibition. Ces deux voyageurs connaissaient leurs obligations. Ils savent que l'on ne doit pas utiliser le coupon de retour si l'on ne s'est pas servi soi-même du coupon aller. Or, ils ont profité d'un billet qui ne leur avait pas été délivré, ils peuvent donc être poursuivis.

Mais le fait seul de l'achat d'un coupon de retour constitue-t-il une infraction? Le tiers qui achète ou revend des coupons, et qui n'a utilisé le billet ni à l'aller ni au retour, commet-il une contravention?

La question s'est posée à propos des agences — comme il y en avait plusieurs lors de la dernière exposition universelle et comme il y en aura sans doute encore en 1900, — qui faisaient le trafic des coupons de retour. Lorsque des voyageurs arrivaient à Paris avec un billet d'aller et retour, une agence

leur achetait le coupon de retour. Plus tard, quand ces mêmes voyageurs voulaient retourner chez eux, la même agence leur fournissait alors des coupons de retour provenant d'autres personnes arrivées à Paris postérieurement. De la sorte, la durée de validité des billets était prolongée à l'infini, on ne s'en occupait même plus ; il n'y avait que l'agence qui faisait des combinaisons pour utiliser tous ses billets.

De semblables agissements étaient sans doute fort répréhensibles, mais pouvait-on dire qu'ils tombaient sous le coup de la prohibition.

La question se réduit à savoir si les stipulations d'un tarif sont opposables à un tiers qui n'a pas conclu de contrat de transport? Le ministre a-t-il qualité pour rendre obligatoires à l'égard des tiers les dispositions des tarifs ?

Évidemment non ; un tarif n'est qu'un des éléments du contrat de transport dont les conditions ne sont obligatoires que pour le transporteur et les voyageurs ; l'essence même du contrat n'est pas modifiée par l'homologation du Ministre, qui y représente seulement dans un intérêt d'unité, de simplification et d'ordre publie la collectivité des individus contractant avec la Compagnie ; il suit de là que l'approbation donnée par les pouvoirs publics à un tarif n'a pas pour effet d'en rendre les dispositions obligatoires pour les tiers qui sont étrangers au contrat

de transport (1). Les dispositions d'interdiction de vente et d'achat ne concernant que les personnes qui se sont fait délivrer des billets, ou celles qui, munies des dits billets, ont pris place dans les voitures de la Compagnie, ce n'est donc pas comme auteurs principaux que les vendeurs des coupons de retour commettent l'infraction aux lois et règlements sur la police des chemins de fer.

Mais ils n'échappent pas pour cela à toute répression. Si l'on cherche, en effet, à qualifier les faits qui leur sont reprochés, on peut considérer les amendes édictées par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, comme de véritables peines dans le sens de l'article 9 du Code pénal.

Il en résulte qu'en vendant les coupons qui ont servi à voyager sans billet valable, et à commettre l'infraction prévue et punie par les articles 63 de l'Ordonnance et 21 de la loi de 1845, les vendeurs savaient que les dits coupons devaient servir à une action répréhensible, et ainsi ils se sont rendus complices du délit commis. Il est en effet accepté par tous aujourd'hui que la qualification de délit, avec toutes les conséquences qu'elle entraîne, appartient à tout fait punissable de peines correctionnelles.

Il avait été admis autrefois qu'à côté des contraventions et des délits ordinaires il existait des in-

(1) Paris, 7 mai 1890. S. 90, II, 171.

fractions intermédiaires. L'article 1er du Code pénal, disait-on, ne peut pas être appliqué à tous les cas. Si tous les faits qui sont punis de peines de simple police sont des contraventions, tous ceux qui sont punis de peines correctionnelles ne sont pas des délits. On faisait ainsi allusion à des lois spéciales (chasse, chemins de fer, sociétés, pharmacie, candidatures) qui prononcent des peines correctionnelles sans que l'on ait à s'occuper de l'intention de leur auteur, et pour lesquelles la bonne foi ne peut servir d'excuse. Ces infractions sont des contraventions par leur nature, et par leur sanction, elles sont des délits. Peu importe que l'auteur ait agi avec ou sans intention : la peine sera la même. C'est le délit-contraventionnel : comme il y a la contravention-délictuelle. On se demandait alors s'il fallait appliquer à ces délits-contraventionnels toutes les règles des délits (complicité, cumul, prescription).

La difficulté est tranchée aujourd'hui, puisque toutes les infractions punies d'amendes supérieures à celles de simple police constituent des délits(1). En conséquence on doit appliquer toutes les règles relatives aux délits.

(1) Cass. 14 avril 1883. D. 84. 1,85. S. 85. 1.401. — 23 février 84. D. 86. 1.427. S. 86, I, 233. — Cass. 13 juin, 84. S. 86. 1.234. D. 90, note 2. 259. — Cass. 28 février 85. S. 87, I, 41. — Cass. 22 avril 87. D. 87. 1.507. — Cass. 20 avril 88. D. 89. 1.47. S. 90. I. 425. — Toulouse, 7 février 89. D. 90. 2. 259. S. 91.2.13 — Caen, 21 mars 90. D. 90. 1.283. — Paris, 7 mai 90. S. 90. 2. 171. — Caen, 22 mai 90. S. 91. 2. 13.

On en est ainsi revenu aux règles générales de l'article 1er du Code pénal. La théorie des délits-contraventionnels n'avait en effet aucune base dans la loi. Certains délits existent sans intention (art. 346-358) comme il y a des contraventions où la loi exige l'intention (art. 471-11°, 475-8°, 479-9°.)

En prenant le mot contravention dans un sens large, il en résulte donc que, pour le coupon de retour seul, il y a contravention dans le fait de le vendre ; il y a contravention dans le fait de s'en servir ; il y a contravention dans le fait de l'acheter pour s'en servir. Mais il n'y a pas contravention dans le fait de l'acheter et de le revendre purement et simplement, c'est-à-dire sans usage ; alors il y a complicité.

La même question ne pourrait pas se présenter à propos d'un billet simple. En effet, une vente ne pourrait intervenir pendant le cours du contrat. Si le voyageur voulait céder son billet au moment même où il vient de le prendre, et avant de l'avoir utilisé, il le pourrait certainement. Dans ce cas, il n'y aurait aucun inconvénient ; tous les effets du contrat profiteraient alors à une autre personne. Le billet de place ressemble à un titre au porteur qui est cessible tant que le voyage n'est pas commencé. Si l'on suppose le parcours effectué totalement, le voyageur porteur du billet n'a plus droit à rien, il ne peut donc rien céder. Si le parcours n'était effec-

tué que partiellement, le voyageur ne pourrait pas davantage céder son droit au surplus, car il a besoin de son billet pour établir qu'il renonce à cet excédent de parcours en le remettant à la sortie. S'il cédait son billet avant de sortir de la gare, il serait alors obligé de payer une seconde fois pour le parcours qu'il vient d'accomplir. Il en résulte donc bien que le billet simple ne peut pas être cédé.

A côté des obligations qui découlent comme conséquences de la convention intervenue entre le voyageur et la Compagnie, il y en a certaines autres qui sont imposées par les textes spéciaux de l'ordonnance de 1846 ou de la loi de 1845. C'est ainsi qu'il est défendu — d'entrer dans les voitures et d'en sortir autrement que par la portière qui fait face au côté extérieur de la ligne du chemin de fer (art. 63-2° de l'Ordonnance de 1846) — de monter sur les locomotives sans une permission spéciale et écrite du directeur (art. 39 de l'Ordonnance) ; et cette permission écrite ne peut être suppléée par un ordre verbal du directeur, même exécuté en sa présence (1) ; — de passer d'une voiture dans une autre (2) ; — de se pencher au dehors (2) ; — de fumer dans les voitures et dans les gares (2).

Cette règle écrite dans l'art. 63 de l'Ordonnance

(1) Cass. 6 août 1847. D. 47, I, 301.
(2) Art. 63 de l'Ordonnance du 15 nov. 1846.

du 15 nov. 1846 ne reçoit exception que pour les compartiments qui portent la plaque *Fumeurs*. Dans les autres compartiments, on ne peut fumer qu'en vertu d'une tolérance, subordonnée expressément au consentement préalable de toutes les personnes présentes. Tout voyageur qui persisterait à fumer, malgré l'opposition d'un de ses voisins, serait par le fait seul déclaré en contravention, et procès-verbal devra être dressé contre lui.

Les voyageurs ne doivent sortir des voitures qu'aux stations, et lorsque le train est complètement arrêté (1). L'Ordonnance ne prévoit que le cas du voyageur qui descend d'un train en marche; on ne peut en induire qu'il est défendu d'y monter ou tout au moins dire que ce serait une contravention, les dispositions pénales étant de droit étroit, et ne pouvant être étendues par voie d'assimilation d'un cas prévu à un cas imprévu. Mais puisque, d'après l'article 26 de l'ordonnance du 15 nov. 1846, un train ne peut être mis en marche qu'après la fermeture des portières, il en résulte bien une « défense à toute personne étrangère au service de les rouvrir après ce moment » (Féraud-Giraud, III, n° 177).

Le contrat de transport prend fin lorsque le voyageur est arrivé à la gare indiquée par son billet

(1) Art. 63 de l'ordonnance du 15 nov. 1846.

comme lieu de destination. C'est alors qu'il doit descendre.

Cependant s'il désirait continuer sa route, il le pourrait, mais à la condition de faire un nouveau contrat. Il n'aura pas besoin de prendre un nouveau billet. Il lui suffira de faire supplémenter le sien, c'est-à-dire d'acquitter le prix de transport correspondant au supplément de parcours qu'il effectuera. Ce paiement doit être fait d'avance, la tacite reconduction n'est pas admise en matière de transport.

Mais si le voyageur reste dans son compartiment, et dépasse son lieu de destination, quelles en seront les conséquences?

Au point de vue civil, la Compagnie pourra réclamer le prix supplémentaire qui lui serait dû. Cependant il est d'usage de laisser le voyageur revenir à sa gare de destination sans rien exiger de lui, lorsque c'est par erreur involontaire qu'il l'a dépassée.

Mais au point de vue pénal, le fait de rester dans un wagon au-delà de la station de destination indiquée au billet tombe-t-il sous le coup de l'article 63 § 1 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846, qui interdit d'entrer dans un wagon sans billet?

Doit-on dire, comme la Cour de Dijon (1), que les dispositions de l'Ordonnance s'appliquent à toute personne qui, entrée ou restée volontairement dans

(1) Dijon, 25 mars 1857. D. 57, II, 124.

un wagon, voyage sans billet pendant un séjour quelconque ?

Oui, a répondu la Cour de Pau (1). La défense d'entrer comprend celle de rester ; ce fait constitue une contravention. Peu importe donc l'intention de fraude.

Non, prétend la Cour de Rennes (2), qui, elle, exige une intention de fraude pour qu'il y ait contravention.

Mais puisqu'il s'agit d'une contravention, il n'y a pas besoin de fraude, « l'infraction à l'art. 63 de l'Or- « donnance résulte du fait matériel et indépendam- « ment de la bonne ou mauvaise intention de l'au- « teur (3) ». — Sans doute, mais il faut au moins que l'on puisse reprocher au voyageur un acte volontaire, d'autant plus que, d'après la nouvelle jurisprudence de la Cour de cassation (4), on y verrait un délit, puisque la peine serait supérieure aux peines de simple police.

Aussi pensons-nous que le véritable sens de l'Ordonnance a été donné par la Cour d'Amiens (5), qui disait : En défendant d'entrer, l'Ordonnance a par là même interdit de conserver *sciemment et volontairement* dans un wagon une place à laquelle on a cessé

(1) Pau, 29 mai 1886, D. 87, II, 245.
(2) Rennes, 2 juin 1886, D. 87, II, 245.
(3) Cass., 7 avril 1870, note. D. 87, II, 245.
(4) Voir *supra*. p. 54.
(5) Amiens, 8 nov. 77. D. 79, II, 24.

d'avoir droit. C'est donc avec raison qu'un voyageur qui, par inadvertance, avait négligé de descendre avant le départ du train, et qui à la station suivante s'était présenté immédiatement et spontanément pour payer le supplément, n'a encouru aucune condamnation. En effet le fait de dépasser la station fixée par le billet n'est pas nécessairement dolosif (1). Il y a des cas très nombreux où l'on est exposé à dépasser sa destination par inadvertance, sans le vouloir, ou sans esprit de fraude.

Il ne faut pas oublier aussi que la condamnation peut s'élever jusqu'à 3.000 fr. d'amende pour un moment d'erreur, d'oubli ou de distraction, qu'une inexpérience ou un manque d'habitude ont pu seuls occasionner.

Il vaut donc mieux ne pas rechercher si c'est frauduleusement ou non que le voyageur aura dépassé la station pour laquelle le billet lui aura été délivré, mais si c'est sciemment et volontairement.

En exigeant cette volonté chez l'auteur de l'infraction, ne se conforme-t-on pas davantage au sens de l'Ordonnance. Elle punit le fait d'entrer; or, il est toujours volontaire, peu importe l'intention de fraude qui pourrait animer alors celui qui monte sans billet. Il faut donc, pour qu'il en soit de même, qu'il y ait une manifestation de volonté semblable à celle qui pousse un voyageur à monter. Il faut donc

(1) Bayonne, 18 février 86, S. 87, II, 64.

qu'il sache qu'il est arrivé, qu'il soit mis à même de descendre; en continuant alors son voyage, il manifeste sa volonté de rester.

Il n'y a pas besoin de s'occuper de la bonne foi ni de l'intention de fraude; ce sera, comme dit M. Féraud-Giraud, une satisfaction donnée aux principes sur le caractère légal des contraventions et au respect dû à l'honnêteté des citoyens. Le fait matériel étant prouvé, ce sera au voyageur à démontrer qu'il a été involontaire de sa part ou forcé, et l'allégation qu'il s'était endormi ne constitue qu'une circonstance atténuante de l'infraction (1).

Cette hypothèse du voyageur qui dépasse la station indiquée par son billet peut quelquefois avoir des conséquences très importantes. Une espèce très intéressante s'est présentée devant la Cour de Toulouse (2) à propos d'un voyageur qui, venant de Toulouse muni d'un billet pour Castelnaudary, s'était endormi avant d'arriver à cette gare, l'avait dépassée et s'était réveillé au moment de l'accident d'Alzonne et par l'effet de celui-ci.

Était-il fondé à réclamer des dommages-intérêts?

La Compagnie du Midi soutenait que la demande était irrecevable parce que, n'ayant un billet que pour Castelnaudary, et ayant indûment dépassé cette station, sans prévenir, sans régulariser sa

(1) Prades, 12 janvier 88. *Gaz. Pal.*, 1888, I, 468.
(2) Toulouse, 5 décembre 1893. D. 94, II, 412.

situation, il s'était trouvé à tort sur le théâtre de l'accident,et n'avait qu'à s'imputer à lui-même d'en avoir été victime.

La collision avait été déterminée par l'inobservation des règlements, l'imprudence et l'inattention des agents. La responsabilité de la Compagnie ne pouvait être mise en doute ; aussi la Cour déclara recevable la demande du voyageur blessé. Elle ajoutait en outre qu'il n'y avait pas de contravention, car la présence du voyageur était légitimée par les règlements en usage, autorisant tout voyageur en cours de route à prolonger son parcours.

Sur le pourvoi, la Cour de cassation ne trancha pas la question de savoir s'il y avait eu contravention. Elle décida seulement que si la contravention avait existé, elle n'aurait pas modifié la responsabilité de la Compagnie, et comme la faute qu'avait pu commettre le demandeur n'avait eu aucune influence sur l'accident, il n'y avait pas lieu d'appliquer les règles de la faute commune et d'atténuer la responsabilité.

Nous apprécierons les autres parties de cet arrêt plus loin, à propos des accidents, mais nous devons dès maintenant faire une objection à l'arrêt de la Cour de Toulouse. On ne saurait dire qu'il n'y a pas de contravention parce que le voyageur peut toujours prolonger son parcours en payant un supplément, et que ces suppléments, prévus par des rè-

glements, sont autorisés. D'abord ces règlements ne remplacent pas l'Ordonnance. Puis ils n'ont pas été faits pour les voyageurs dépassant indûment une station, mais bien pour ceux qui *demandent* en cours de route à prolonger leur parcours et veulent régulariser, *à l'avance*, leur situation. Dans tous les cas l'usage ne peut remplacer la loi. Avec un pareil système on arriverait aussi à dispenser en même temps le voyageur de prendre un billet avant son départ. Aussi croyons-nous que l'existence de la contravention était certaine, mais nous n'en pensons pas moins que la condamnation contre la compagnie était très juste, en vertu des principes que nous exposerons plus loin à propos des accidents.

Si le voyageur a le droit de prolonger son parcours lorsqu'il est arrivé au lieu de destination indiqué par son billet, en payant un supplément, il n'aurait plus le même droit s'il s'agissait d'un billet d'aller et retour. S'il peut descendre en deçà des stations indiquées par son billet, il ne peut descendre au-delà de ces mêmes stations sans perdre le bénéfice de la réduction de prix qu'il avait obtenue (1). En effet, d'après le tarif spécial G. V. 2, § 4, V, « lorsqu'un voyageur descendra à l'aller à une station au-delà de celle indiquée par son billet d'aller et retour, les deux coupons lui seront retirés, et il sera tenu de payer sa place pour le trajet entier qu'il

(1) Cour de Grenoble, 12 mai 1866, D. 66, II, 214.

aura effectué, d'après le prix ordinaire du tarif, défalcation faite de la valeur de son billet d'aller et retour ».

C'est bien dire que le voyageur ne pourra pas prolonger son voyage au-delà de la station pour laquelle aura été délivré le coupon d'aller. « L'usage et les conditions de la délivrance de billets d'aller et retour à des prix considérablement réduits étant nettement déterminés par les tarifs, ces billets ne peuvent servir que pour les stations situées ENTRE les points de départ et de destination qu'ils indiquent (1). »

Mais ce qui est ainsi défendu, c'est d'aller directement, sans arrêt, et par le même train, du point de départ à un lieu de destination au-delà de celui indiqué par le billet. Comme dans l'espèce soumise au tribunal correctionnel de Bagnères-de-Bigorre (2), où deux voyageurs partant de Paris avec un coupon de retour pour Vindrac, arrivés à cette station, au lieu d'y descendre, continuèrent leur voyage jusqu'à Toulouse, pensant en être quittes pour un supplément de prix correspondant au trajet de Vindrac à Toulouse.

En effet, il est évident que si les billets d'aller et retour ont une durée de validité de plusieurs jours,

(1) Cour de Grenoble, 12 mai 1866, D. 66, II, 214.

(2) Trib. correctionnel de Bagnères-de-Bigorre, 28 décembre 1878. D. 79, III, 88.

on ne pourra pas empêcher le voyageur, une fois arrivé à la destination indiquée par le premier billet d'aller et retour, d'y prendre un second billet (1) pour aller à une autre station voisine et en revenir de même, assez à temps pour profiter de son premier coupon de retour et revenir à son point de départ originaire. Il y a là deux opérations distinctes ; le voyageur sortira de la gare avec son coupon aller et y rentrera avec un nouveau billet simple. C'est un moyen détourné d'allonger à prix réduits, un itinéraire, mais qui ne saurait être empêché.

Ce qui n'est pas admis, c'est de supplémenter un billet d'aller et retour.

Aussi ne saurait-on approuver un arrêt de la Cour de Rennes du 2 juin 1886 (2) qui semble dire le contraire. Il reconnaît à un voyageur de Nantes, qui voulait aller à Redon et qui n'avait pu obtenir un billet d'aller et retour que jusqu'à Sévérac, — car c'était la dernière station pour laquelle on en délivrait, — le droit de réclamer un billet simple pour continuer sa route par le même train jusqu'à Redon. Cet arrêt en effet se trouve en contradiction formelle avec le tarif spécial G. V. 2.

(1) Le nouveau billet pourra être simple; il pourra également être d'aller et retour pour la nouvelle destination.

(2) Rennes, 2 juin 1886. P. F. 86, II, 200; D. 87, II, 246; S. 89, II, 28.

CHAPITRE III

DES ACCIDENTS DE CHEMIN DE FER

Si nous nous plaçons maintenant en présence d'un accident de chemin de fer : déraillement, tamponnement ou autre événement ayant occasionné soit la mort des victimes, ou seulement des blessures, dans quelles conditions la Compagnie sera-t-elle tenue à une réparation ? Comment les voyageurs blessés ou les héritiers des victimes qui auraient trouvé la mort dans l'accident obtiendront-ils la réparation du préjudice qui leur aura été causé ? C'est alors qu'il faudra déterminer la responsabilité de chacun ; comment cela se fera-t-il ? C'est ici que la difficulté commence, car divers systèmes ont été proposés, et il nous faut choisir entre eux.

En matière de transport des choses, la responsabilité des voituriers a été rigoureusement déterminée. Au contraire, pour le transport des personnes il n'y a aucun texte. Alors on se trouve dans le plus grand embarras, ne sachant pas si l'on doit étendre aux voyageurs les règles prescrites pour les marchandises. Faut-il dire que le droit du voyageur est

seulement d'être transporté ? Ne doit-on pas y ajouter ces mots : sain et sauf. Même en disant qu'il doit être transporté dans les conditions prévues au contrat, est-ce que la garantie de sécurité ne rentre pas dans ces conditions ? Doit-on considérer le voyageur comme un véritable colis dont la Compagnie de chemin de fer aurait pris charge ? Sa responsabilité est-elle contractuelle ou délictuelle ?

Lorsque deux personnes ont contracté ensemble, celle qui est créancière peut éprouver un préjudice si l'obligation est mal exécutée ou si elle ne l'est pas. — D'un autre côté, on peut éprouver un dommage par la faute d'une autre personne qui ne serait liée avec vous par aucune obligation. Dans le premier cas il y a faute contractuelle ; dans le deuxième, faute délictuelle. Et entre elles il y a de nombreuses différences, dont la plus importante dans la question présente est la charge de la preuve.

Quand un créancier réclame des dommages-intérêts pour le préjudice causé par l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat, c'est au débiteur qui se prétend libéré à prouver le cas fortuit ou la force majeure (art. 1147. 1315.) Au contraire, c'est à celui qui se prétend lésé par une faute délictuelle à prouver la faute qui donne naissance à son droit, le débiteur n'a plus alors rien à prouver.

Il est facile de faire l'application de ces principes au transport des personnes. Ce contrat oblige-t-il le

transporteur à conduire le voyageur sain et sauf au lieu de destination ? Cela a-t-il été stipulé au moment de la prise du billet ? Alors, en cas d'accident, le voyageur n'aura qu'à prouver l'existence du contrat, l'accident prouvant par lui-même l'inexécution, le voiturier en devra réparation.

Mais si, au contraire, les principes de la faute contractuelle ne peuvent pas s'appliquer, si l'on doit avoir recours à ceux de la faute délictuelle, ce sera au voyageur victime d'un accident à prouver la faute de la Compagnie.

La doctrine et la jurisprudence sont en désaccord sur cette question. La Cour de cassation admet la responsabilité délictuelle ; la plupart des auteurs, au contraire, ont accepté la théorie de la responsabilité contractuelle. Il y en a même un, M. Sainctelette, qui a imaginé une terminologie nouvelle en appelant *responsabilité* le lien de droit qui assure le respect de la loi, et *garantie* le lien de droit qui assure le respect des contrats (1). Il ne peut donc ici être question de responsabilité, mais seulement de garantie, puisque le transport des personnes est un contrat « frère du transport des choses et fils du louage d'ouvrage d'industrie » (2). L'idée dominante de M. Sainctelette est que le voiturier n'a pas seulement loué au voyageur une place dans la voiture. Il lui a promis que

(1) Sainctelette, *Responsabilité et garantie*, p. 11.
(2) *Id.*, p. 90.

la voiture serait bien menée. Il doit le garantir de tout manque d'exécution de l'un comme de l'autre de ces engagements. Par application des règles générales de la preuve en matière de contrats, c'est au voyageur à établir la convention de transport ; mais cela fait, c'est au voiturier à justifier de l'extinction de l'obligation par lui contractée. Son obligation ne peut être éteinte que par la preuve ou de l'exécution ou de l'impossibilité de l'exécution par suite d'un cas fortuit, d'une force majeure, ou de la faute même du créancier.

Nous aurons à revenir sur cette idée, en exposant la théorie de la responsabilité contractuelle, et en cherchant pour quelles raisons elle ne peut être acceptée.

SECTION I

Théorie de la Responsabilité contractuelle

Le premier argument invoqué en faveur de la responsabilité contractuelle est un argument a fortiori qui permet d'étendre l'article 1784 du Code civil aux personnes. Le voiturier est responsable des avaries des choses qui lui sont confiées, à moins qu'il

ne prouve qu'elles ont été avariées par cas fortuit ou force majeure (article 1784). Ce principe doit s'appliquer à plus forte raison au transport des personnes. La protection qui leur est due ne peut être moindre que celle que l'on accorde aux marchandises (1). C'est aussi ce qu'anciennement la Cour de Paris avait jugé le 27 novembre 1866 ; et cet arrêt (2) tirait même les conclusions pratiques de la théorie qu'il consacrait, puisqu'il ajoutait : Le voyageur blessé n'est pas tenu de prouver les fautes de la Compagnie de chemin de fer : c'est au contraire à la Compagnie qu'incombe l'obligation de prouver les faits qui la déchargent de sa responsabilité. »

Cette raison paraît tellement déterminante qu'elle a fait dire : « se demander (3) à qui incombe la charge de la preuve, à la Compagnie, ou à la victime ou ses héritiers, une interrogation pareille ne devrait se poser que dans un état de législation voisin de la barbarie, où tous les principes de droit et de justice seraient sacrifiés à l'omnipotence des intérêts exclusifs de quelques grandes administrations. On conçoit en effet difficilement, et tout l'être se révolte à la pensée que le transport des colis, des bagages est assuré de plus de garanties que le transport des voyageurs. »

(1) Sourdat, *De la responsabilité*, II, n. 1058.
(2) *Pand. Fr. Chron.*
(3) *P. F.* chr. Note anonyme sous Paris, 27 novembre 1866.

Aussi M. Sourdat (1) a-t-il pu se laisser entraîner à dire que le transport des personnes est semblable à celui des choses, et que le voyageur est un véritable corps certain. Il va même jusqu'à prétendre que l'homme est une marchandise : « A nos yeux, le contrat est le même qu'il s'agisse du transport des personnes ou de celui des choses. La Compagnie fournit ses wagons, ses locomotives, son personnel, et de plus que le voiturier ordinaire la voie de fer qu'elle a construite et qu'elle est chargée d'entretenir en état parfait de viabilité. L'usage de toutes ces choses, dans le but spécial que les parties se proposent, doit être assuré au voyageur avec toute garantie de sécurité. »

« Quant à la personne transportée, elle se remet aux mains et à la garde du transporteur, dans des conditions tout à fait semblables à celles de tout autre corps certain. Le voyageur n'a aucune action sur la marche du convoi, sa direction, sa vitesse, sa correspondance avec d'autres trains marchant dans le même sens ou en sens contraire. Il doit obéir à toutes les prescriptions des agents de la Compagnie ayant pour objet la police du convoi, dès qu'elles sont conformes aux règlements. »

« Sans doute, le texte de l'article 1784 ne vise expressément que les marchandises ; il s'occupe du *eo quod plerumque fit*, ou plutôt il comprend sous ce

(1) Sourdat, II, p. 283.

nom générique, tout ce qui fait l'objet du commerce des transports. A ce point de vue l'homme est aussi une marchandise. »

« Donc l'esprit de la loi ne peut être douteux, les deux hypothèses sont régies par la même disposition et les mêmes principes. La cause et la nature des obligations du transporteur sont identiques. »

Telles sont les raisons qui doivent prouver la responsabilité contractuelle des Compagnies, il faut protéger les personnes autant que les choses; donc les articles qui régissent le transport des colis doivent s'appliquer avec d'autant plus de raison aux personnes, puisque le voyageur qui a pénétré dans une gare est devenu un véritable colis, un corps certain, une marchandise.

« Où serait la raison de distinguer entre le voyageur et son bagage, de refuser à la personne la protection et la défense qu'on reconnaît devoir au colis (1)? »

« La règle écrite dans le texte de l'article 1784,
« mais dictée par la raison et l'équité, n'est pas,
« comme expression de la volonté du législateur,
« applicable aux personnes, puisqu'elle ne parle
« que des choses ; mais comme précepte de raison,
« comme principe de droit naturel, elle a été tacite-
« ment adoptée par le législateur en vertu de l'ar-
« ticle 1135, et elle régit le transport des personnes

(1) Sainctelette, p. 93.

« avec la même énergie que le transport des « choses. »

On a même demandé que la responsabilité soit plus grande (1), car les voyageurs valent un peu mieux que les colis, et les Compagnies de chemins de fer doivent être plus rigoureusement tenues de veiller à la sécurité des personnes qu'à la conservation des marchandises.

Enfin, si l'on ne pouvait pas appliquer l'article 1784 au transport des personnes, cela n'empêcherait pas la responsabilité des voituriers. On n'avait pas besoin de ce texte pour la proclamer. Les principes généraux du droit conduisent à admettre, sur la preuve pour le transport des personnes, une règle identique à celle que consacre l'art. 1784 pour le transport des choses.

« C'est par un contrat que le voiturier est obligé « de transporter le voyageur dans le lieu convenu et « de faire en sorte qu'il y parvienne sain et sauf (2). » Donc, en cas d'accident, l'action est fondée sur l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat, c'est-à-dire sur une faute contractuelle. Or le droit commun en matière de faute contractuelle se trouve dans l'article 1315, 2^{me} alinéa, et non dans les articles 1382 et 1383. Il faut donc l'appliquer dans le silence de la loi au transport des personnes.

(1) Sarrut, *Revue critique*, 1885, p. 138.
(2) M. Lyon-Caen, *Revue critique*, 1886, p. 362.

C'est le seul système qui doive être admis, dit-on encore, si l' on envisage les effets que produit l'autre : Quand une théorie de droit en arrive à tenir moins de compte de la vie d'un homme que d'une casse ou d'une avarie (1), — et c'est en tenir moins de compte que d'élever des obstacles à la réparation, à l'action en dommages-intérêts, — elle est jugée par ses fruits ; elle n'est pas viable. On peut, sans être grand prophète, lui prédire que son succès n'aura pas de lendemain, qu'il ne se prolongera pas au delà d'un nouvel examen de la difficulté. Le voiturier est ni plus ni moins dans la situation de tout individu tenu à des engagements ; il doit les remplir avec d'autant plus de soins qu'il a exigé le paiement d'avance, que le voyageur ne doit plus rien ; que cette libération de l'une des parties ne s'est effectuée que sous la réserve de la contre-partie nécessaire, c'est-à-dire du transport sans encombre à destination.

Puis les Compagnies ont un monopole ; les avantages et la force qu'elles rencontrent dans cette situation privilégiée n'ont nul besoin d'être augmentés. Les tribunaux devraient y trouver, au contraire, le principe et la raison de devoirs plus grands, surtout en tout ce qui a trait aux précautions de nature à assurer la sécurité des voyageurs.

Mettre un voyageur enfermé dans un wagon quand

(1) Note sous Cass., 19 nov. 1884. Pand. Chr.

il est blessé, ou ses ayants droit quand il est tué, dans l'obligation de se rendre compte de l'accident, et de prouver la faute ou la négligence des agents de la Compagnie, c'est, en pratique dans la réalité des faits, soustraire les Compagnies aux conséquences de leurs actes préjudiciables, les décharger de toutes réparations pécuniaires neuf fois sur dix, et peut-être même quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent. Quels moyens d'investigations restent aux voyageurs? Auprès de qui prendre des renseignements? Comment pénétrer les côtés faibles de ces grandes administrations aux rouages si compliqués? La lutte n'est pas égale; la lutte n'est pas possible. Le jour où la caisse des Compagnies n'aura plus rien à redouter des recours en cas d'accidents, la sécurité des voyageurs sera bien compromise, on peut en être convaincu. »

Enfin, si l'on recherche la volonté présumée des parties, on prétend que le voyageur met à la charge du voiturier l'obligation d'être transporté sain et sauf, et que le voiturier y consent. L'on essaie de le montrer par un exemple (1) : « Si un cocher venait dire aux clients qui se préparent à monter dans sa voiture : Je veux bien vous conduire, mais je ne réponds pas de votre sécurité, ni des accidents possibles pendant la route, il est bien probable qu'aucune personne sensée ne voudrait utiliser pareil conducteur. C'est donc que dans le silence des parties le

(1) M. Chauveau. Note *Pandectes françaises*, 1892, II, 129.

voiturier prend l'engagement tacite de procurer au voyageur la sécurité qui lui est due. Si une Compagnie de chemins de fer voulait insérer dans son cahier des charges une clause destinée à l'affranchir de l'obligation relative à la sécurité des voyageurs, cette clause ne recevrait pas l'approbation des pouvoirs publics.

Telle est cette théorie à laquelle la Cour de cassation n'a pas voulu se ranger, et à bon droit semble-t-il. Nous sommes en effet tentés de dire : « Sa décision est tout à fait irréprochable (1), » comme nous espérons pouvoir le prouver tout à l'heure.

Quelques arrêts cependant ont admis la responsabilité contractuelle des Compagnies. Ils sont peu nombreux, et s'appuient presque tous sur les mêmes arguments :

Application par a fortiori de l'art. 1784 aux personnes, la sécurité et la protection dues aux voyageurs ne pouvant être moindres que celles qu'on accorde aux marchandises (2).

Analogie entre le transport des personnes et celui des choses en vertu même de l'art. 1784, car le silence du législateur à l'égard des personnes, dans cet article, s'explique par cela même qu'un texte spécial n'a point paru et n'était en effet point nécessaire (3).

(1) Picard, III, p. 489.
(2) Aix, 12 décembre 87. S. 88, II. 138. *G. P.* 88, I, 345.
(3) Paris, 27 nov. 1866, S. 67, II, 320. D. 85, I, 433, note.

La Cour de Paris a même prétendu, mais sans le démontrer, que, par le fait même que la Compagnie s'est chargée du transport d'un voyageur, il s'est formé entre les parties un contrat en vertu duquel la Compagnie a assumé l'obligation d'effectuer ce transport, avec le soin nécessaire pour que le voyageur arrive sain et sauf au lieu de sa destination. Le voiturier transporteur doit donc veiller à sa sécurité : et s'il se produit un accident, il sera responsable de plein droit du dommage subi et ce sera à lui de faire la preuve que ce dommage est provenu d'une cause qui ne lui est pas imputable (1).

Quelque séduisante que soit cette théorie, nous ne pouvons cependant pas l'approuver, bien que plus favorable aux voyageurs. Si en effet elle est plus conforme à l'équité ou à l'humanité, elle ne saurait être admise en droit, comme nous allons essayer de le démontrer.

SECTION II

Théorie de la Responsabilité délictuelle

Il est certain que les Compagnies forment un con-

(1) Paris, 4e Chambre, 27 juillet 1892. D. 92, II, 557. S. 93, II, 93. — Paris 9 mars 1894. G. P. 94. I, 720. — Paris 23 juillet 1894. D. 95. II, 63. — Trib. comm. Seine 7 mars 1888. G. P. 88. I, 488. — Trib. comm. Seine 8 août 1891. P. F. 92. II, 129.

trat avec les voyageurs qui se présentent, et qui demandent à être transportés dans un endroit déterminé. Cela n'est pas douteux. La délivrance du billet constate ce contrat. Mais la question est de voir quels sont les termes de ce contrat, et si la clause d'arriver sain et sauf y est comprise.

L'extension de l'art. 1784 par *a fortiori* aux personnes est inadmissible. Les termes mêmes de l'article le disent, enfin aucune assimilation n'est possible entre la personne humaine et un colis. « Les voyageurs n'étant pas susceptibles de se perdre ou de s'avarier l'extension de l'article 1784 répugne au sens même des termes ; la garde telle qu'elle est imposée au voiturier par cet article découle de l'idée de dépôt dont les choses seules et non les personnes peuvent faire l'objet (1). »

Peut-on dire, en vérité, que le voyageur est sous la garde de la Compagnie. La garde implique la possibilité de pouvoir disposer et prendre telles mesures qu'il plaît vis-à-vis de la masse inanimée qui est confiée en dépôt, et que l'on a sous son pouvoir. Or il ne faut pas « oublier que le voyageur est un être « intelligent et libre, et qu'en cette qualité il est « lui aussi préposé à la garde de sa propre personne (2). »

(1) Paris, 5me chambre, 4 avril 1894. D. 94. II, 288. — Paris, 1re chambre, 31 janvier 1895. *Annales de Droit commercial*, 1895. *Jur.*, p. 50.

(2) M. Le Courtois. Note S. 1889, II, 161.

Si l'art. 1784 présume la faute du voiturier (1), et fait peser sur lui le fardeau de la preuve, du cas fortuit ou de la force majeure qui, seuls peuvent l'exonérer de toute responsabilité, c'est que le voiturier est le dépositaire nécessaire des choses inertes qu'il transporte, qu'il en a la garde et qu'il est préposé à leur conservation.

Le contrat de transport des marchandises, en effet, exige trois personnes, l'expéditeur, le voiturier, le destinataire. L'expéditeur remet entre les mains du voiturier la marchandise à faire voyager, il l'abandonne en en faisant le dépôt ; il est même forcé de s'en dessaisir. Or, dans le contrat de transport des personnes en est-il de même? Il n'y a plus que deux parties au contrat, le voyageur et le voiturier. Le voyageur remplit à lui seul le rôle d'expéditeur et de destinataire. Mais est-ce qu'il s'abandonne aux mains du voiturier, se remet-il à ses bons soins comme un colis avec une étiquette fragile ou une indication Haut, Bas, à préserver de la pluie...

Y a-t-il dépôt de sa personne ? Non évidemment, le dépôt n'est un élément du contrat de transport que pour les marchandises qui ne peuvent se surveiller elles-mêmes. Pour elles, en effet, depuis leur départ jusqu'à leur arrivée, il n'y a que la Compagnie qui puisse veiller à leur sûreté, mais il n'en est pas de même pour les personnes.

(1) Poitiers, 24 décembre 1888, S. 1889, II, 162.

A quelles obligations le voiturier est-il donc alors tenu ?

Il est obligé à « donner tous ses soins à ce « transport et ne rien faire qui soit de nature « à compromettre la sécurité de son client (1). » Il est obligé, comme dit Pothier (2) : à le faire bien et selon les règles de l'art : *spondet peritiam artis*.

Il ne suffit pas de dire (3) : Un contrat intervient entre la Compagnie de chemins de fer et le voyageur, par suite l'action en dommages-intérêts exercée à raison d'un accident arrivé à celui-ci est fondée sur une faute contractuelle.

M, Sainctelette (4) essaie bien d'en donner une raison : « Qui dit contrat dit commune intention. La commune intention n'est pas divisible. Elle est ou elle n'est pas. Elle implique la bonne foi.

« Elle se reconnaît par une suite nécessaire de ce qui est exprimé. Un contrat renferme tacitement tous les autres contrats sans lesquels le contrat exprimé ne pourrait être exécuté.

« En voici quelques exemples :

« S'engager à faire par mer le transport des per-

(1) Paris, 4e chambre, 27 juillet 1894. D. 95, II, 63. — Tribunal civil. Seine, 7 janvier 1893. *Pandectes françaises*, 1895, 2, 57.

(2) Pothier, t IV. *Traité du contrat de louage*, n. 425.

(3) Carpentier et Maury, t. II, n. 4292 bis, p. 504.

(4) Sainctelette, p. 131.

sonnes et des choses, c'est, en termes de bonne foi, garantir que le vaisseau tiendra la mer.

« S'engager à faire le transport de personnes ou de biens par un mode aussi compliqué et aussi dangereux que le chemin de fer, c'est garantir de tout mal provenant du transport la personne ou le bien. Car comment pourrait-on, sans cesser d'être loyal, se réserver, à part soi, de le faire par des voies impraticables, avec un matériel en désarroi et un personnel sans préparation. Et surtout, comment admettre que le voyageur ou le chargeur ait été indifférent à la sûreté de sa personne ou de son bagage. »

Mais il y a là une confusion. Sans doute, et Pothier l'avait déjà dit (1), « c'est une faute que de se charger d'une chose qui surpasse ses forces, et d'employer de mauvais ouvriers » (article 1797). C'est le cas de cette règle de droit : *Imperitia culpæ annumeratur.*

Mais ici, il ne peut être question de cela : le voiturier répond d'agir suivant les règles de sa profession, d'avoir un matériel en bon état, et de ne rien faire contre la sécurité du voyageur. Le contrat de transport n'est pas un contrat d'assurance ; en effet : la charge des cas fortuits est un contrat d'assurance (2). Les précautions de sécurité que doivent prendre les

(1) Pothier, id.
(2) Demolombe, t. XXVIII, n. 776, p. 598.

voituriers en vertu de l'article 1135 ne peuvent les forcer à assurer tous les risques que peuvent courir les voyageurs.

Ce serait exagérer les termes du contrat de transport que d'y faire entrer une garantie de sécurité : « L'insécurité (1) inhérente aux voyages exclut « une pareille idée, et ramène à la nécessité de « prouver une faute, base de l'indemnité qu'on ré- « clame. »

Quel est le but exact du contrat? C'est d'être transporté. Le voyageur n'a pas pu stipuler qu'il ne serait pas atteint dans sa personne, cela était inutile, et n'a donc pas été prévu. En effet, les articles 1382-1384 sont là, édictés par la prévoyance du législateur, et auxquels il n'est pas besoin de rien ajouter, pour protéger l'inviolabilité de la personne. En cas de blessures ou de mort d'un voyageur, il n'y a donc pas besoin de rechercher si le contrat de transport a été violé, le droit commun suffit pour obliger les Compagnies à une réparation.

Mais alors, puisque nous retombons dans le droit commun, la faute ne se présume pas ; et le demandeur qui actionnera la Compagnie devra prouver sa faute, l'accident par lui-même ne la présumant pas.

On veut que la Compagnie justifie d'après le 2e alinéa de l'article 1315 le fait qui a produit l'extinction de son obligation, puisqu'elle se prétend libé-

(1) Dalloz, *Supplément*, v° *Responsabilité*, n. 57.

rée. Mais le demandeur qui se prétend créancier doit obéir d'abord au 1er alinéa de cet article 1315 avant de pouvoir invoquer le second, c'est-à-dire prouver l'obligation? Existe-t-elle même? Ce qui a été promis par le voiturier, c'est de prendre toutes les précautions possibles pour éviter un accident, mais pas autre chose. Il ne pourra donc y avoir ouverture à des dommages-intérêts que si tous les soins nécessaires n'ont pas été apportés à l'exécution du contrat, s'il y a faute. Mais ce sera au demandeur à prouver la faute, l'imprudence ou la négligence qui peuvent donner naissance aux dommages-intérêts.

Comme nous l'avons déjà dit, cette opinion est consacrée par la jurisprudence de la Cour de cassation et la plupart des Cours d'appel. « Attendu (1) qu'il est de doctrine et de jurisprudence, que c'est à celui qui allègue une faute qui lui est préjudiciable, à rapporter la preuve de cette faute, conformément aux articles 1382, 1383, 1384 C. civ. Que si cette règle souffre exception lorsqu'il s'agit des choses confiées

(1) Poitiers, 6 fév. 1888, S. 88, II, 138. P. F. 88. II, 45. — Poitiers, 27 mai 1890. D. 91, II, 167. — Paris, 13 avril 1892. S. 93, II, 93. — D. 93, II, 125. — Paris, 21 février 1894. S. 94, II, 69. — D. 94, II, 214. — Paris, 4 avril 1894. S. 95, II, 143. — D. 94, II, 288. Aix, 23 juin 1894. P. F. 95, II, 63. — Paris, 27 juillet 1894, D. 95, II, 63. — P. F. 95, II, 209. — Paris, 26 décembre 1894. Annales de Dr. Com. 1895. Jur. p. 49. — Paris, 31 janvier 1895. S. 96, II, 225. — Paris, 10 mai 1895. Annales de Dr. comm. 1896. p. 101.

aux voituriers, et si dans ce cas l'art. 1784 les rend responsables de la perte et des avaries, à moins qu'ils ne prouvent le cas fortuit ou la force majeure, ces dispositions ne sont pas applicables au transport des personnes qui reste placé sous l'empire du droit commun. »

Quant à la Cour de cassation, elle a résolu très nettement la question le 10 novembre 1884, et depuis, elle a toujours maintenu sa jurisprudence (1). En 1884 elle rejeta le pourvoi qui était formé contre un arrêt de la Cour d'Amiens, lequel avait confirmé un jugement du tribunal civil de Clermont (Oise), en date du 3 juin 1881. Ce jugement, qui était appelé à être la première assise de la nouvelle jurisprudence, déboutait Mme veuve Recullet de son action contre les chemins de fer du Nord, « attendu qu'elle n'avait pas établi que la Compagnie avait, par son imprudence et par ses agissements blâmables, causé l'accident dont elle demandait réparation. La Cour d'Amiens confirma ce jugement le 29 décembre 1881 (2), en ajoutant que « l'art. 1784 n'est pas applicable au transport des voyageurs, qui reste placé sous l'empire du droit commun, et doit être réglé par application des articles 1382 et suivants du Code civil ».

On a dit que cette preuve imposée au demandeur

(1) Cass., 10 nov. 1884, D. 85, I, 434. — S. 85, I, 129 — *G.P.* 84, II, 672. — Cass. 16 mars 1890. P. F. 90, I, 410.

(2) Amiens, 29 déc. 1881. D. 82. II, 163. — S. 85. I, 129.

sera toujours très difficile et le plus souvent impossible. Il ne pourra pas trouver de témoins. Ceux qui pourraient le renseigner ont peut-être succombé aux suites de leurs blessures. Puis, un voyageur ne connaît pas tous ceux qui sont dans son train, et un déraillement ou un tamponnement ne suffit pas pour leur faire faire connaissance. Ceux qui ont échappé étaient peut-être des touristes étrangers au pays, qui n'y reviendront jamais, et que l'on ne retrouvera point. Enfin les employés n'oseront pas parler, ni dénoncer un de leurs camarades, ou le vice du matériel, craignant d'être renvoyés.

Tout cela est vrai, et le voyageur pourra éprouver peut-être quelques difficultés. Mais il ne faut pas oublier aussi les nombreuses mesures d'information et les enquêtes administratives qui ont lieu après chaque accident : Aux termes de l'art. 59 de l'Ord. du 15 novembre 1846 : « toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, il en sera fait immédiatement déclaration à l'autorité locale et au commissaire de surveillance administrative, à la diligence du chef du convoi. Le préfet du département, l'ingénieur des ponts et chaussées et l'ingénieur des mines, chargés de la surveillance, et l'inspecteur général du contrôle en seront immédiatement informés par les soins de la Compagnie. » Les commissaires de surveillance sont aussi tenus de prévenir le Procureur de la République et les inspecteurs de l'exploitation.

Une circulaire du 15 oct. 1864 leur a même prescrit d'aviser par voie télégraphique les autorités administratives et judiciaires des accidents *de toute nature* survenus sur les chemins de fer. Enfin, par une circulaire du 29 juillet 1879 aux chefs de contrôle, le Ministre des Travaux publics, sur les observations du comité de l'exploitation technique, a prescrit de faire provoquer toujours des enquêtes judiciaires, en cas d'accidents, et notamment de déraillements de trains dont la cause serait indéterminée. « Attendu que l'examen des dossiers d'accidents « survenus sur les voies ferrées a permis de cons- « tater qu'en matière de déraillements certains in- « génieurs du contrôle abusent, dans leurs rapports, « de la mention « *cause fortuite* », qui n'explique « rien et qui signifie simplement que la cause de « l'accident n'a pas été cherchée sérieusement. Le « comité a pensé qu'en pareil cas le service du con- « trôle devrait toujours provoquer une *enquête ju-* « *diciaire*, qui, faite avec son concours, aurait des « chances d'aboutir à la découverte de la vérité (1). »

Les enquêtes administratives et l'instruction judiciaire en vue de la répression pénale viendront donc apporter autant de documents utiles aux victimes.

En effet, s'il est vrai, comme le disait M. André Castelin, dans son interpellation à la Chambre des

(1) Circul. 29 juillet 1879. Palaa, I, p. 27.

députés, le 17 novembre 1894 (1), sur la catastrophe d'Appilly, que les « accidents sont le résultat en « grande partie de la non-exécution des règlements « et de l'inobservation des règles qui fixent la sur- « veillance et le contrôle de l'État ». Alors la partie est belle pour le plaideur, l'inobservation des règlements met les Compagnies en faute ipso facto, et cette violation sera certainement constatée et prouvée par les enquêtes administratives.

Les documents ne manqueront donc pas autant qu'on l'a dit, et en fait, la plupart du temps, au jour de l'audience le dossier du demandeur est plus complet, et mieux préparé, que celui des Compagnies.

SECTION III

Attentats

Enfin, il est une autre sorte d'accidents qui, plus rares que les déraillements, se produisent encore trop souvent : ce sont les tentatives d'assassinat en chemins de fer.

Devra-t-on rendre les Compagnies responsables a priori de tous les attentats qui pourront se commettre. Faut-il ne pas considérer comme un cas de force

(1) *Journal Officiel*. Débats parlementaires. Chambre des députés, 1894, II, p. 1890.

majeure l'irruption d'un assassin ou d'un voleur dans un compartiment ?

Des auteurs l'ont soutenu, et leur raisonnement peut se justifier, puisqu'ils admettent que la Compagnie a contracté l'obligation de transporter le voyageur sain et sauf, et qu'elle a pris à sa charge tous les cas fortuits.

Entrepreneur de transport, dit M. Sainctelette (1), vous devez garantir le voyageur contre des attaques criminelles que le mode de transport pratiqué par vous ne rend que trop faciles, et c'est à vous de chercher et de trouver les moyens de suppléer à la police absente. Telle est votre obligation envers moi, voyageur, et les règlements plus ou moins intelligents de l'Administration ne peuvent me préjudicier, en vous dispensant de remplir vos devoirs contractuels. »

« Dans un train, le voyageur, isolé, attaqué pendant son sommeil, en tous cas surpris, doit inévitablement succomber, et, de fait, il succombe toujours. »

On ne saurait pousser plus loin les conséquences du système de la responsabilité contractuelle ; aussi M. Sourdat, qui est cependant un partisan de cette doctrine, s'en sépare sur ce point, et critique très judicieusement l'opinion de M. Sainctelette, en faisant remarquer que ses propositions ne peuvent être acceptées sans distinction.

Elles renferment une confusion entre l'obligation

(1) Sainctelette, p. 101-102.

conventionnelle, dont elles exagèrent la portée, et la responsabilité dérivant de la faute prévue par les articles 1382 et 1383 (1).

Or, c'est là précisément la théorie que nous avons admise à propos des autres accidents, et que M. Sourdat repoussait en s'appuyant sur l'assimilation des voyageurs aux colis pour arriver à la responsabilité contractuelle. Pour nous, partisans de la responsabilité délictuelle, nous partageons facilement cet avis, et c'est même là encore un argument de plus à l'appui de notre théorie. M. Sourdat, en effet, pour être logique, aurait dû suivre M. Sainctelette dans son exagération, et déclarer les Compagnies responsables des attentats. Au contraire, pour lui, la Compagnie des chemins de fer répond primitivement, en vertu du contrat, du bon état de la voie et des voitures comme de l'exactitude, de la vigilance et de la probité de son personnel. Mais elle ne répond pas également du fait des tiers. L'acte du malfaiteur qui fait dérailler un train, qui monte dans un compartiment avec toutes les apparences d'un voyageur ordinaire et qui assassine ou vole, lui est absolument étranger. Il y a là un cas fortuit ou de force majeure qui n'entraîne pour elle ni garantie ni responsabilité, de même que le vol à main armée visé spécialement pour l'aubergiste par l'article 1954 (1).

(1) Sourdat, II, nº 1058 ter, p. 287.

Puisque c'est un cas de force majeure, le demandeur est par conséquent dans la nécessité de prouver qu'il y a, entre les reproches qu'il fait à la Compagnie et les violences dont il a souffert, un lien de cause à effet (1).

En effet, si une faute de la Compagnie a occasionné ou facilité l'acte criminel, elle devrait en être rendue responsable. Mais s'il n'y a pas une faute spécialement indiquée comme ayant été la cause déterminante de l'attentat, la Compagnie ne saurait en être rendue responsable. Aussi doit-on approuver cette décision repoussant les prétentions du demandeur qui se basait sur la négligence et le défaut de surveillance de la Compagnie (1).

Est-il vrai que les Compagnies peuvent toujours empêcher un crime ou un délit du genre de ceux dont nous venons de parler. La Compagnie n'a pas le droit de fouiller tous ceux qui se présentent à ses guichets, afin de s'assurer qu'ils ne portent pas d'armes ou d'instruments dangereux dont ils peuvent faire mauvais usage (2) et on ne peut pas davantage l'obliger à placer un agent dans chaque compartiment pour le surveiller. Il faudrait alors imposer à l'aubergiste d'entretenir une troupe armée pour défendre l'hôtellerie des attaques prévues par l'article 1954.

(1) Aix, 5 juillet 1887. S. 1887, II, 231.
(2) Sourdat, II, p. 287.

On ne pourrait pas davantage tirer argument contre la Compagnie de la disposition défectueuse (1) de son matériel et prétendre que les wagons ont une disposition contraire à la sûreté publique, puisqu'ils sont construits sur des modèles approuvés par l'autorité administrative et que, avant d'être mis en service, ils sont examinés au point de vue de savoir s'ils sont conformes aux modèles approuvés.

Il n'y a donc que la faute préalable aux attaques criminelles qui pourrait engager la responsabilité de la Compagnie (2).

SECTION IV

Fixation des dommages-intérêts.

Ils doivent représenter la réparation complète du préjudice causé sans s'occuper de la situation pécu-

(1) Paris 16 décembre 1873. S. 74. II, 216.

(2) M. Picard fait ainsi : la récapitulation des tentatives criminelles signalées sur les chemins de fer français de 1860 à 1886.

Sur les 25 attentats, 3 agressions de fous, 1 tentative de caractère inconnu, 3 chutes par les portières pour causes douteuses et inconnues et 18 assassinats ou tentatives d'assassinats. 16 ont été commises la nuit et 2 le jour. Il y en a eu 11 en première classe, 6 en deuxième classe et 1 en troisième classe.

Parmi les 11 attentats commis en première classe, 8 l'ont été dans des voitures munies de moyens d'appel par intercommunication en état de fonctionnement; une seule fois il a été fait usage de l'appareil et l'agresseur a été arrêté.

Sur les 18 assassins, 9 ont été arrêtés, un dixième s'est suicidé, 8 sont restés inconnus. — Picard, III, p. 556 et suiv.

niaire plus ou moins florissante de la Compagnie. Elle doit être condamnée à tout ce qu'elle doit; « Aussi ne peut-on voir sans peine, pour l'administration de la justice, des décisions portant qu'en l'état des ressources dont la Compagnie dispose elle doit subir des condamnations plus ou moins élevées (1). »

En effet; peu importe que la Société soit prospère ou en liquidation. Le seul intérêt sera pour l'ayant droit à l'indemnité qui, dans le premier cas, recevra son allocation, tandis que, dans le second, il ne pourrait avoir qu'un dividende.

Ces dommages-intérêts consisteront, soit en une somme fixe, soit en une pension, soit en une somme fixe et une pension. Cette pension peut être viagère (il en est généralement ainsi pour les veuves) ou temporaire (par exemple pour les enfants jusqu'à leur majorité). Parfois encore, la pension est réversible sur la tête des enfants, en cas de prédécès de la mère. Le tout varie suivant les conditions fixées par les Tribunaux.

Quant aux éléments qui servent à l'évaluation du préjudice causé, et qui sont pris en considération pour fixer la quotité de l'indemnité, on conçoit qu'ils présentent une grande diversité.

Tout d'abord, l'indemnité doit-elle être uniforme, la même pour tous, ou bien proportionnée au mal

(1) Féraud-Giraud, III, n° 430, p. 360.

qu'elle doit réparer, et variable suivant la qualité des personnes auxquelles elle s'applique ?

Pour les partisans de la responsabilité contractuelle, il semble bien que l'on doive répondre à cette question dans le sens de l'indemnité uniforme.

Les dommages seront accordés dans la mesure qui a été prévue, ou qu'on a pu prévoir lors de la formation du contrat, et comme le contrat s'est formé de la même façon avec tous les voyageurs, toutes les victimes devront recevoir la même indemnité.

Cependant, si l'on ouvre les recueils de jurisprudence, on constate une infinie variété dans les décisions des Tribunaux. L'opérateur en renom, la chanteuse en faveur, le financier en veine obtiennent, quoique célibataires, de bien plus amples indemnités que ne font de pauvres hères, chefs de famille, munis du même billet, assis dans la même voiture, frappés du même coup (1). M. Sainctelette en donne pour raison que les Cours et Tribunaux, pour déterminer les dommages-intérêts, ne tiennent aucun compte de la préexistence d'un contrat, et qu'ils allouent une réparation là où n'est due qu'une indemnité. »

« Ici, s'agissant de l'inexécution d'une obligation conventionnelle, l'indemnité ne peut être que des dommages-intérêts prévus ou à prévoir lors du con-

(1) Sainctelette, p. 105 et suiv.

trat, « car ce n'est point par le dol du voiturier que son exécution n'est point exécutée (article 1150). » Or le contrat se conclut de la même manière entre l'Administration et tous les voyageurs. Comment la Compagnie a-t-elle pu distinguer, au milieu de la foule qu'elle embarque chaque jour, l'opérateur en renom, la chanteuse en faveur, le financier en veine? Ils ne se sont pas nommés, ils ne l'ont pas avertie qu'arrivant un sinistre ils prétendraient à une indemnité plus qu'ordinaire et ne lui ont pas offert de leurs places un prix extraordinaire. De quel chef et en vertu de quel titre pourraient-ils prétendre à d'autres et plus amples dommages-intérêts que ceux attribués aux autres voyageurs munis du même ticket, assis dans la même voiture, atteints de la même lésion, victimes de la même négligence ?

C'est le tarif des amputations! et « il ne serait pas « le premier. Dans toutes les administrations du « monde on procède par voie de tarifs pour régler « les indemnités dues dans les circonstances les plus « désolantes. Il y a le tarif des pensions civiles et le « tarif des pensions militaires; il y a le tarif des « veuves et le tarif des orphelins ; il y a le tarif des « frais funéraires et le tarif des frais de maladie. Et, « là, où il n'y a pas de tarifs, règnent l'arbitraire et « l'inégalité (1) ».

(1) D'autres auteurs, notamment M. Charmont, *Revue critique*, 1895, p. 625 et suivantes, admettent aussi l'idée de la faute con-

Un semblable système doit-il être admis ?

Il est incontestable que la réparation du préjudice causé sera due, aussi bien au voyageur de troisième classe qu'à celui de première classe. On ne doit pas tenir compte de la place qui était occupée par la victime pour savoir si elle a droit à une indemnité plus ou moins considérable.

Pour nous, qui avons déjà dit que le contrat de transport n'est pas un contrat d'assurance, cela est une conséquence forcée et logique. Le prix du billet de place n'est pas une prime qui, en cas d'accident, donne droit à une indemmité d'autant plus forte que la prime était plus élevée. Les différences dans le prix des places correspondent à une différence de confortable, et c'est tout. La sécurité est la même partout.

Mais suivant la personnalité, la profession ou la condition sociale de la victime, les dommages-intérêts devront-ils être différents ?

Il est facile de répondre aux arguments proposés en faveur de l'uniformité des indemmités, que si l'opérateur en renom, la chanteuse en faveur, le financier en veine ne se sont pas fait connaître au moment où ils montaient en wagon, il n'est pas

tractuelle et en acceptent toutes les conséquences, comme M. Sainctelette. La Compagnie ne connaissant pas les personnes qu'elle transporte, elle les traite également, les dommages-intérêts devront se calculer d'après les règles de l'article 1150.

moins certain que les Compagnies savent parfaitement qu'elles transportent des personnes qui se trouvent dans les positions les plus diverses, et pour cela il n'est point besoin de se présenter dans les gares avec la suite d'un Chef d'État en déplacement.

Le dommage causé à l'un pourra donc être plus grand que celui causé à l'autre, et on ne peut pas admettre qu'il n'aurait pas été prévu.

Mais si les chiffres des indemnités peuvent varier suivant le dommage éprouvé, comment évaluera-t-on ce dommage, et quels éléments d'appréciation devront être pris en considération ?

Tout d'abord le préjudice matériel devra être certainement réparé. Mais le préjudice moral devra-t-il aussi être pris en considération? Pourra-t-on accorder des dommages-intérêts aux parents du défunt à raison seulement de l'atteinte portée à leur affection et de la douleur que leur cause la mort de la victime ?

On peut dire, un chagrin, une douleur, une affection perdue ne peuvent se payer. Comment les évaluer ? Ce serait alors admettre une spéculation sur le malheur, et dans ce cas quelles discussions n'entendrait-on pas !

S'il y a mort d'homme, on fera le procès de celui qui n'est plus, puisqu'en définitive il faut savoir ce qu'il valait. Au besoin, on ira rechercher dans sa conduite, et dans sa vie la plus cachée, tout ce qui est

de nature à diminuer les regrets de ceux qui survivent. « C'est de bonne guerre (1), car la situation faite au transporteur est très injuste. Les tarifs en effet sont les mêmes pour tous, mais les indemnités varient à l'infini. — Sous ce régime, l'oisif, l'être inutile qui ne laisse rien après lui, qu'on peut blesser ou tuer impunément et celui dont l'existence représente un capital énorme ne devraient pas, semble-t-il, en bonne équité, voyager pour le même prix. »

Sans doute la mission du juge sera difficile et l'évaluation du préjudice bien délicate : mais il n'en résulte pas une impossibilité absolue. Si le dommage n'est et ne peut être qu'approximatif, cela ne l'empêche pas d'exister, et s'il est impossible de rendre l'équivalent d'une affection brisée, il faut au moins une réparation dans la limite du possible. Faute de mieux, ce sera une réparation pécuniaire, puisque l'on est habitué à considérer que l'argent tient lieu de tout. Quelquefois on discutera la sincérité des sentiments et l'affection sur laquelle on plaidera, ce sera alors aux juges à prendre des mesures pour éviter le scandale.

Mais si l'on prend en considération le préjudice moral et que l'on cherche à le réparer, encore faut-il qu'il soit justifié. C'est dire qu'un préjudice éventuel et possible ne serait pas suffisant. Il faut qu'il

(1) M. Charmont, *loc. cit.*

soit actuel et certain. Il doit être aussi direct, sérieux et réel (1).

L'intérêt d'affection seul ne suffirait point, car il ne faut pas le confondre avec l'intérêt moral. Il y a entre eux une différence sensible théoriquement, qui se traduit pratiquement par cette formule. « L'affection n'a pas de valeur, et le bien moral en a une (2). » Aussi, d'après ce principe, peut-on critiquer un jugement du tribunal de la Seine du 13 avril 1893, disant que la réparation du préjudice moral (car il n'y avait pas eu de préjudice matériel), — causé par la mort d'une mère et d'un frère, ne doit être que la *juste compensation de la douleur*.

Mais la distinction est quelquefois difficile à observer, aussi voit-on souvent la jurisprudence faire des confusions.

SECTION V

Droit comparé

Enfin pour compléter ce sujet des accidents, il est intéressant, — et c'est là un argument de plus en faveur de l'opinion que nous soutenons, — de voir, dans les pays voisins, les lois spéciales qui ont été

(1) Besançon, 1er décembre 1880. S. 81, II, 20. — Alger, 23 mai 1892. S. 94, II, 63.

(2) A. Laborde, *Revue critique*, 1894, p. 25 et suivantes.

faites pour venir proclamer le principe de la responsabilité contractuelle. C'est donc bien la preuve qu'il n'existait pas, et que ces lois étaient nécessaires pour l'établir. Presque toutes posent le principe de la présomption de faute, et défendent de restreindre la responsabilité au moyen de conventions particulières. La Compagnie est responsable, tant qu'elle ne prouve pas que la mort ou les blessures ont été causées par un cas de force majeure, ou par le fait d'un tiers qu'elle ne pouvait pas empêcher, ou par la faute du mort ou du blessé lui-même.

C'est ce que la loi allemande disait la première de toutes, le 7 juin 1871 (1), dans son art. 1 : Lorsque, dans une exploitation de chemin de fer, un homme est tué ou blessé, l'entrepreneur de l'exploitation est tenu de réparer le préjudice qui en résulte, s'il ne prouve pas que l'accident a été causé par la force majeure, ou par la propre faute de la personne tuée ou blessée.

Le même principe fut repris et répété successivement par la loi XVIII du 7 juillet 1874 en Hongrie (2) relative à la Responsabilité des chemins de fer en cas de mort et de blessures, — la loi du 9 avril 1875 en Hollande (3) sur le Service et l'exploitation des chemins de fer, — du 1er juillet 1875 en Suisse (4) sur la

(1) *Annuaire législ. Etr.*, I, 1872, p. 264.
(2) *Annuaire législ. Etr.*, IV, 1875, p. 309.
(3) *Annuaire législ. Etr.*, V, 1876, p. 657.
(4) *Annuaire législ. Etr.*, V, 1876, p. 739.

Responsabilité des entrepreneurs de chemins de fer et de bateaux à vapeur, en cas d'accidents entraînant mort d'homme ou lésions corporelles. — La décision du conseil de l'Empire de Russie (1) approuvée par l'empereur le 25 janvier 1878, édictant des peines contre les individus coupables d'avoir attenté à la sécurité des communications par chemins de fer, et bateaux à vapeur, et réglant les indemnités dues par suite de mort ou de blessures (littéralement atteinte à la santé) occasionnées lors de l'exploitation de ces entreprises. — En Suède, la loi du 12 mars 1876 (2) sur la Responsabilité du dommage résultant de l'exploitation d'un chemin de fer. — La loi Belge du 25 août 1891 (3), et la loi du 24 novembre de la même année dans la République Argentine (4).

La responsabilité étant contractuelle, les Compagnies auraient pu la restreindre facilement, et même s'en exonérer, par une convention spéciale, qui n'aurait pas tardé à devenir de style. Le but de la loi aurait ainsi été déjoué par une clause de non-garantie. Mais presque toutes ces législations ont pris le soin de prononcer une interdiction à cet égard, et de déclarer nuls et non avenus tous les articles de règlement, ou stipulations qui tendraient à déjouer

(1) *Annuaire législ. étrangère*, VIII, 1879, p. 648.
(2) — — XVI, 1887, p. 588.
(3) — — XXI, 1892, p. 575.
(4) — — XXII, 1893, p. 1019.

la responsabilité établie par la loi (Hongrie, Suisse, Pays-Bas, Belgique).

En présence d'une responsabilité aussi lourde, les Compagnies ont tenu à abréger le délai pendant lequel on pourrait les actionner. Aussi, le délai de la prescription pour les actions a-t-il été fixé à deux ans en Suisse, en Suède (art. 10) et à un an en Russsie (art. 7). Ces délais courent du jour de la mort ou de la blessure. En Suisse, la prescription est interrompue par l'ouverture de l'action, par la présentation d'une réclamation écrite à l'entreprise, tant qu'il n'a pas été statué sur cette réclamation. Un délai nouveau de deux ans court à dater du jour de la réception de la réponse. Cette nouvelle prescription n'est pas interrompue par une nouvelle réclamation.

Envisageant la question de l'indemnité, ces législations étrangères ont parfois des dispositions curieuses : aucune n'accepte un chiffre fixe. La théorie de M. Sainctelette n'est appliquée nulle part.

En Russie (art. 2, § 5) le taux de l'indemnité sera fixé exclusivement d'après le dommage éprouvé dans chaque cas spécial. L'indemnité sera ou une somme fixe payée une fois pour toutes, ou bien une rente, et le choix en est laissé à la partie lésée.

La loi du Massachussets (1) seule fixe un maximum : Les dommages-intérêts ne pourront dépasser 5.000

(1) *Annuaire législ. Etr.*, XI, 1882, p. 790.

dollars, mais ne devront pas être inférieurs à 500 dollars.

D'autres lois déterminent ce que doivent comprendre les dommages-intérêts. D'après la loi Allemande ils doivent représenter :

En cas de mort, les frais occasionnés par les soins donnés au blessé, et les frais d'enterrement ; en outre la réparation du préjudice pécuniaire souffert par le mort durant sa maladie, par suite de son incapacité de travail totale ou partielle. Lorsque la personne morte était, au moment de sa mort, tenue d'une obligation alimentaire légale, le créancier des aliments peut réclamer une indemnité, si la mort du débiteur lui fait perdre sa pension.

En cas de blessures, les dépenses nécessitées par le traitement et la réparation du préjudice causé au blessé par son incapacité de travail totale ou partielle, temporaire ou permanente.

La loi Hongroise met à la charge de la Compagnie en cas de mort, en sus des dépenses de maladie et des frais de sépulture, l'entretien et l'éducation de ceux auxquels la victime de l'accident aurait eu à pourvoir. En cas de blessures, ce sont les mêmes dispositions que la loi Allemande.

Enfin, d'après la loi Fédérale du 1er juillet 1875, si les conséquences de la lésion ne peuvent pas être exactement appréciées au moment où le jugement est rendu, le juge peut réserver une révision ultérieure,

exceptionnellement pour le cas de mort ou d'une aggravation de l'état du blessé.

La loi des Pays-Bas édicte des dispositions pénales contre les directeurs fonctionnaires et employés de chemin de fer (chap. VI). De même la loi de la République Argentine (titre V).

A signaler enfin l'art. 11 de la loi Suédoise, qui permet au propriétaire du chemin de fer, ou à celui qui l'exploite, de recourir pour l'indemnité, à payer, contre celui qui a causé le dommage, à moins qu'il n'en soit lui-même la victime et qu'il n'ait droit à des dommages-intérêts.

SECTION VI

Conclusion

Avec toutes les obligations que la théorie de la responsabilité délictuelle impose à la victime d'un accident pour en obtenir réparation, on pourrait croire que les actions en dommages-intérêts réussissent rarement. Il n'en est rien. Si au premier abord la théorie de la responsabilité délictuelle semble peu favorable aux voyageurs, elle ne leur est pas si hostile qu'on l'a prétendu. Elle peut même être plus avantageuse dans certains cas : notamment dans l'hypothèse du voyageur qui a dépassé indument la station indiquée par son billet, ou qui n'en a pas.

Le voyageur qui a dépassé son lieu de destination est assimilé au voyageur sans billet. Si l'on admet la responsabilité contractuelle, puisqu'il n'a pas de billet, il n'y a pas de contrat, donc pas de responsabilité.

Pour les marchandises abandonnées et confiées à la seule garde du voiturier, la responsabilité est bien contractuelle. En même temps que le transport demandé à la Compagnie, il y a aussi un dépôt imposé à celle-ci. Il est donc rationnel qu'elle soit responsable des avaries.

Est-il possible de dire qu'il en soit de même pour les personnes? Le voyageur se remet-il comme un corps certain qui devra être restitué ?

L'extension aux personnes de l'art. 1784, tout en étant un argument a fortiori, n'est pas très fort ; on peut tout aussi bien dire, par a contrario, que le législateur a exclu les personnes en ne les nommant pas.

On soutient aussi que le voyageur s'abandonne réellement, parce qu'il ne peut exercer aucune action sur la marche ou la direction du train. Mais, avant de partir, est-ce qu'il ne savait pas qu'il en serait ainsi. Ne savait-il pas que le train qu'il allait prendre marcherait à 50 ou 60 kil. à l'heure? Il le savait si bien qu'entre les deux le voyageur choisit toujours celui qui a une plus grande vitesse. Il connaissait donc à l'avance la situation qui lui serait faite, on peut dire qu'il l'a acceptée.

En outre, il existe des règlements qui doivent être observés de part et d'autre. Si la Compagnie commet une faute, est-il prouvé d'avance que le voyageur n'en a pas commis de son côté ? Il doit obéir, dit M. Sainctelette, mais le fait-il toujours? Et si la Compagnie n'arrive pas à prouver l'imprudence ou la faute qui a pu être la seule cause de son accident, elle pourra ainsi être tenue de réparer un dommage causé par le voyageur lui-même.

Pour combattre la responsabilité délictuelle, on a encore invoqué le monopole des Compagnies ! C'est bien là un aveu de la faiblesse des autres arguments; quand on en est réduit à dire : il vaut mieux obliger les Compagnies à réparer tous les accidents, même si la cause est restée inconnue. Elles sont riches, elles peuvent bien payer des dommages-intérêts, quand bien même l'accident serait causé par cas fortuit. Ce sont là des considérations de peu de valeur, ce ne sont pas des raisons juridiques.

Si l'on vient dire aux Compagnies, prouvez l'extinction de votre obligation ne peuvent-elles pas répondre aussi, avant de justifier ma libération, prouvez au moins l'existence de mon obligation.

L'exemple que l'on donne pour prouver le consentement du voiturier n'est pas suffisant. N'est-il pas plus juste de dire que la volonté probable des parties a été que le voiturier ferait son possible pour la

bonne exécution du contrat, qu'il veillerait avec diligence. Mais l'arrivée d'un accident ne prouve pas que les précautions nécessaires n'ont pas été prises. Telle a bien été plutôt la commune intention des parties. Il n'était donc pas utile de stipuler davantage. Alors, en cas d'accident, il n'y aura pas besoin de chercher si le voyageur a un billet valable, s'il se trouve dans un train où il avait bien le droit de monter, s'il est dans une voiture de la classe indiquée par son billet, en un mot si le contrat existe encore.

Le voyageur, quel qu'il soit, avec ou sans billet, à juste titre ou non dans un train, même en état de contravention, n'en a pas moins droit à toute la sécurité due à tout voyageur régulier. L'absence de billet est sans effet. Ce n'est pas lui qui engendre la responsabilité de la Compagnie. Elle sera tenue par son délit ou quasi-délit. Peu importe donc que ce soit un voyageur qu'elle savait être dans ses wagons, connu d'elle, ou un intrus qui soit blessé. Du moment où l'inviolabilité de la personne humaine a été attaquée, il est dû réparation. Comme le dit la Cour de cassation à propos de l'accident d'Alzonne, il n'y a pas besoin d'examiner s'il y a eu contravention de la part du voyageur ; du moment où l'accident est causé par la faute de la Compagnie, elle encourt la responsabilité mise à sa charge par l'art. 1382.

Nous avons vu enfin qu'il a été nécessaire, dans

plusieurs pays, de promulguer des lois nouvelles pour dispenser les victimes d'accident de prouver la faute de la Compagnie. Dès lors, il en résulte une responsabilité légale, ce qui prouve donc bien qu'il n'y avait pas de responsabilité contractuelle, et que les Compagnies n'étaient tenues que dans les termes du droit commun (art. 1382). Jusqu'au moment où de semblables dispositions législatives seront prises en France, il faudra continuer à regarder pour vrai le principe de la responsabilité délictuelle, tel qu'il est consacré par la jurisprudence.

Enfin d'après les statistiques le nombre des accidents va relativement en décroissant. Sans espérer pouvoir les rendre impossibles, il est à présumer qu'on arrivera encore à en diminuer les chances de probabilité. Tous les jours on recherche de nouvelles mesures pour les éviter, un système d'arrêt automatique des trains a même été expérimenté (1).

(1) A la suite de l'accident du Péage-de-Roussillon, M. Turrel, Ministre des Travaux publics, a prescrit un perfectionnement des freins, un éclairage plus intense des fourgons de queue, l'usage de signaux détonants plus puissants, fusées, etc., et pour les arrêts forcés, un sifflet spécial dans le genre des sirènes.

Un ingénieur, M. Edouard Cros, a soumis (*Journal des Sports*, janvier 1898) l'idée de munir chaque train de grand parcours d'un vélocipède allant sur rails, qui, en cas de détresse, se porterait rapidement à la rencontre du train suivant, ou qui, l'accident arrivé, permettrait d'envoyer une demande de secours. Ce vélocipède protecteur serait comme le canot attaché aux flancs du navire et assurerait la protection du train en détresse.

La même préoccupation a fait rechercher tous les moyens propres à empêcher les attentats en wagons. A la suite du meurtre de M. Poinsot, président de chambre à la cour de Paris, le 6 décembre 1860, une commission fut instituée. Elle repoussa l'emploi des voitures dites du type américain, qui était préconisé par certaines personnes, mais qui ne répondait, d'après elle, ni au goût d'isolement, ni aux habitudes des voyageurs français. Elle se bornait à demander des ouvertures pratiquées dans les cloisons séparatives des compartiments, ainsi que l'établissement de marchepieds sur toute la longueur des trains. On ne cherchait pas le moyen de permettre aux voyageurs de faire appel aux agents.

La grande commission d'enquête de 1861 pensa que ces mesures n'étaient pas de nature à amener des résultats efficaces, et que la circulation extérieure des agents les exposerait aux plus grands dangers. Elle ajoutait même, avec les Compagnies, que la communication directe des voyageurs avec les agents des trains présenterait de sérieux dangers, et pourrait occasionner des arrêts imprudents, des pertes de temps et parfois des accidents.

Des attentats retentissants émurent l'opinion publique, et le Ministre prescrivit alors aux Compagnies de prendre les mesures nécessaires pour donner aux voyageurs le moyen de faire appel aux agents (Circulaire du 30 juillet 1880) et appela, en outre,

leur attention sur l'utilité d'établir des communications partielles entre les compartiments voisins d'une même voiture.

L'assassinat de M. Barrême, le 13 janvier 1886, amena une interpellation à la Chambre des députés qui força le Ministre des Travaux publics à instituer immédiatement une commission pour étudier les perfectionnements à apporter. Cette commission devait surtout étudier les signaux d'appel et la surveillance des trains, en cours de route, par les agents des Compagnies. A la suite de ses travaux, le Ministre prescrivit, le 19 juillet 1886, que tous les trains de voyageurs devraient être munis avant le 1er janvier 1888 d'appareils d'intercommunication avec signaux d'alarme. Les appareils devaient être disposés de telle sorte que la sonnerie ou le sifflement provoqués par leur manœuvre continuent à se faire entendre, jusqu'à ce que les agents du train interviennent pour y mettre fin. En outre, les voitures construites et à construire devraient avoir leurs cloisons séparatives munies de glaces dormantes, pour permettre de voir dans le compartiment adjacent tous les voyageurs de la banquette opposée. Il invitait aussi les Compagnies à faire des expériences en mettant en service régulier des types de voitures à intercirculation.

C'est peut-être là le seul moyen vraiment pratique pour arriver à un résultat. Et si, en 1860, la

commission n'avait pas repoussé de plano cette idée qui était déjà proposée, il est possible qu'aujourd'hui on n'aurait pas à enregistrer un aussi grand nombre d'attentats. Aussi croyons-nous que, malgré les critiques qui sont adressées aux voitures à intercirculation, il est à désirer que leur usage se répande de plus en plus, car c'est peut-être le remède efficace et l'amélioration désirée pour diminuer les chances d'isolement, et fortifier la surveillance.

DEUXIÈME PARTIE

TRANSPORT DES BAGAGES

« Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

« Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix. »

Ainsi s'exprime l'art. 44 du cahier des charges, qui édicte le principe en vertu duquel le voyageur peut faire transporter gratuitement une certaine partie de ses bagages. Le poids de 30 kilogrammes accordé à tous les voyageurs à plein tarif est réduit à 20 kilogrammes pour les enfants de 3 à 7 ans, qui voyagent à demi-place.

Cette franchise jusqu'à 30 kilogrammes est l'accessoire du billet de place. Il en résulte que, pour y avoir droit, il faut être véritablement un voyageur, c'est-à-dire accompagner réellement les colis que l'on présente comme des bagages. Il semble aussi que ce droit est personnel au voyageur, c'est-à-dire ne peut pas être cédé à d'autres, dans le cas où le

voyageur n'aurait pas de bagages. Le contrat de transport des bagages constitue un contrat distinct de celui de transport des voyageurs ; mais il n'en est qu'une suite et une conséquence. Si le voyageur n'avait pas de bagages, le droit au transport gratuit de 30 kilogrammes ne prendrait pas naissance. Qui devrait alors bénéficier de cette circonstance? Cette question très controversée fera l'objet d'une étude spéciale dans les développements qui vont suivre.

Nous allons voir dans les deux chapitres suivants comment s'effectue ce transport, en étudiant successivement les droits et les obligations des voyageurs relativement à leurs bagages.

CHAPITRE PREMIER

DROITS DES VOYAGEURS

Si, d'après l'art. 44 du cahier des charges, le voyageur a le droit de faire transporter gratuitement 30 kilogrammes de bagages, il n'en résulte pas qu'il soit tenu de faire transporter tous les colis qu'il emporte, comme des bagages. Il peut les conserver avec lui, comme bagages à la main. Ce droit résulte de l'art. 65 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846, qui interdit seulement l'entrée des voitures à tout individu porteur d'armes à feu chargées ou de paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

Si, au lieu d'être des marchandises quelconques, ce sont des sacs d'espèces, que les voyageurs veulent conserver avec eux, l'arrêté ministériel du 20 avril 1857 le permet, à la condition de ne pas gêner les voisins, mais le poids maximum des espèces en sac, or, argent, billon, que les voyageurs peuvent garder gratuitement avec eux est fixé à 25 kilogrammes.

Avec ce droit à la franchise de 30 kilogrammes,

les voyageurs jouissent d'une liberté absolue pour faire transporter sous la dénomination de bagages des objets quelconques. On considère comme tels tous les colis qui appartiennent aux voyageurs et que ceux-ci font transporter avec eux. Le dictionnaire de Littré définit les bagages : les objets nécessaires à ceux qui sont en voyage. Mais peu importe l'utilité que le voyageur retirera de son colis, puisque, jusqu'à 30 kilogrammes, il a le droit de faire transporter gratuitement ce que bon lui semble. Tout ce qui fera route avec lui devra être regardé comme bagages. L'intérêt de la définition existera lorsqu'en cas de perte il faudra évaluer la réparation du préjudice éprouvé, si les objets perdus ont plus de valeur que ceux qui sont présumés être les auxiliaires indispensables des voyageurs, comme des vêtements, du linge, etc... C'est alors qu'il pourra y avoir des difficultés.

Il n'est plus contesté aujourd'hui que les voyageurs peuvent emporter avec eux, à titre de bagages, des objets quelconques. Il n'en a pas toujours été ainsi.

Le 9 juin 1882, un voyageur se rendant de Paris à Mortcerf, où il possédait une exploitation agricole, a requis de la Compagnie de l'Est l'enregistrement et le transport gratuit à titre de bagage et à concurrence de 30 kilogrammes, d'une charrue ne dépassant pas deux mètres et d'un poids de 150 kilogr. destinée à la dite exploitation.

Le Tribunal de commerce de la Seine jugea qu'on ne saurait considérer une charrue comme bagage, que le mot bagage doit s'entendre des colis spéciaux, nécessaires à la personne du voyageur pour la durée et l'accomplissement du voyage.

La Cour de Paris infirma ce jugement par arrêt du 1er février 1886 (1). La Cour se basait sur la lettre du Ministre des Travaux publics du 11 mai 1875, aux termes de laquelle, après avoir consulté la Commission centrale des chemins de fer, le Ministre décide « que tout voyageur qui a payé le prix de sa place doit être admis à présenter comme bagages les objets, quels qu'ils soient, qu'il lui convient de faire transporter avec lui, et à revendiquer, pour ce transport, le bénéfice de la gratuité jusqu'à la limite du poids fixé par le cahier des charges ».

Depuis cette époque la liberté absolue des bagages a toujours existé, et les Compagnies ont donné des instructions dans ce sens (2).

Une seule restriction est apportée à la liberté presque absolue que le voyageur possède de faire transporter sous le nom de bagages des objets quelconques ; c'est, comme l'a décidé la Cour de cassa-

(1) D. 1887-2-69. *Pand. Franç.* 1886-2-141.

(2) Voir notamment : Ordre n° 275 Compagnie du Midi, Instruction n° 13, art. 43. — Instruction générale, n° 3, Compagnie de l'Est (novembre 1884). Note. Dalloz, 1887-II-69 et l'annulation des circulaires restrictives faites en 1870-71 à propos de l'encombrement des gares, en note : *Pand. Franç.* 1886-II, page 141.

tion (1), la possibilité de la manutention et les dimensions des fourgons. Aussi voit-on maintenant accepter à l'enregistrement comme bagages, les tricycles automobiles, les voiturettes à pétrole et autres motocycles, malgré leurs dimensions et leur fragilité, parce que s'ils ne sont pas d'un maniement très facile, ils peuvent néanmoins trouver place dans les fourgons.

Il y a cependant une catégorie de bagages qui ne sont pas regardés comme tels par certaines Compagnies : ce sont les chiens en caisse.

Toutefois il y en a quelques-unes qui admettent les chiens en caisse comme des bagages, et leur accordent le transport en franchise jusqu'à 30 kilogr. Au-dessus de ce poids, ils sont taxés comme des bagages ordinaires, c'est-à-dire sur le poids réel.

Mais pour d'autres Compagnies, au contraire, les chiens ne peuvent jamais être considérés comme faisant partie des bagages du voyageur, quand bien même ce voyageur ne présenterait pas d'autres colis à l'enregistrement. Si le voyageur a plusieurs colis bagages, on fait deux enregistrements distincts. Les chiens seront taxés séparément, et pour le double de leur poids réel cumulé avec celui des cages. En agissant ainsi, ces Compagnies ne font qu'appliquer l'article 35 des tarifs généraux ainsi conçu : « Les animaux de petite taille tels que : chiens, chats, cochons de lait, cochons d'Inde, lapins, singes, écu-

(1) Cass., 24 octobre 1888. S. 89., I, 84.

reuils, oiseaux, placés dans des cages ou paniers fournis par les expéditeurs, sont taxés *au poids*, conformément aux prix et conditions du tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse. La perception de la taxe a lieu sur le double du poids des animaux et des cages ou paniers qui les renferment. Exceptionnellement, les pigeons voyageurs et de tir ne sont pas soumis à la majoration. »

Mais si le voyageur ne présente pas d'autres colis que ses chiens, ils seront toujours enregistrés et taxés de la même façon, c'est-à-dire au double du poids ; cependant il est à supposer que l'on déduira alors du chiffre obtenu par le double du poids réel les 30 kil. de franchise auxquels le voyageur a droit en vertu de l'art. 44 du cahier des charges.

Pas le moins du monde! Si le voyageur ne livre que des chiens aux bagages, on lui retire alors arbitrairement le droit au transport gratuit de 30 kil. que donne l'art. 44 du cahier des charges.

Les Compagnies se basent sur l'art. 21 des tarifs généraux qui dit : Les expéditeurs de chiens, *accompagnés ou non accompagnés*, peuvent d'ailleurs, s'ils le désirent, les faire transporter aux prix et conditions du tarif des *animaux en cages* fixés par l'article 35 ci-après. Or, cet art. 21 fait partie du § 5 du chapitre II consacré au transport des bagages, articles de messagerie, marchandises et des chiens voyageant en liberté, c'est-à-dire dans les cages des four-

gons et taxés à la tête ; et l'art. 35 auquel il renvoie est compris dans le chapitre III § 3 relatif au transport des animaux en messagerie.

On comprend alors le sens de cet art. 35 cité plus haut : il veut dire que les animaux de petite taille compris dans son énumération, et expédiés en messageries, paieront une double taxe.

On pourrait alors prétendre, puisque les tarifs ne prévoient que deux modes d'expédition pour les chiens, la taxe à la tête et la taxe de la messagerie, qu'ils ne peuvent pas voyager autrement. Mais il n'est écrit nulle part, si ce n'est peut-être dans des ordres de service donnés par les Compagnies à leurs agents (1), que les chiens ne peuvent pas être considérés comme des bagages.

Est-ce qu'il n'y a pas aussi des objets de valeur pour le transport desquels le cahier des charges fixe une taxe *ad valorem* quand ils sont expédiés en messageries. Cependant, les Compagnies les acceptent bien comme bagages, quand ils sont affectés à un usage personnel, et elles ne prétendent pas qu'ils doivent être taxés différemment. De plus, les art. 18, 21 et 35 s'appliquent à des expéditeurs, mais non à des voyageurs. Dans tous les cas la suppression

(1) On le trouve en effet dans un arrêt de la Cour de Caen du 7 août 1889. S. 90, II, 12 : « Attendu que l'art. 10 de l'Instruction générale n° 3 déclare que les chiens ne doivent, dans aucun cas, être acceptés comme bagages. »

de la franchise de 30 kil. ne peut pas se faire sans un texte.

En outre, si c'est l'art. 35 qui empêche l'application des taxes ordinaires, il serait au moins logique de suivre exactement les indications de ce texte. Or si l'on considère comment, dans la pratique, il est appliqué, on voit que pour tous les animaux énumérés en cet article 35, sauf les chiens, on applique la taxe simple et, s'il y a lieu, la taxe des excédants ordinaires, c'est-à-dire que l'on fait la déduction de la franchise. Ce qui a pour résultat d'établir une dérogation à cet art. 35 et d'en réduire l'application exclusivement aux chiens.

Une autre anomalie, et pour les chiens seulement, est encore à signaler. Les petits animaux, autres que les chiens, conservés par les voyageurs comme bagages à la main, sont exempts de toute taxe, tandis que, pour des chiens, les voyageurs doivent acquitter la taxe due pour leur transport, c'est-à-dire au double du poids.

Cette exigence de la part de certaines Compagnies (car toutes ne sont pas aussi rigoureuses) est en contradiction formelle avec le texte de la circulaire ministérielle du 4 novembre 1886. Le Ministre s'exprimait ainsi : Rien ne paraît s'opposer à ce que les cages ou paniers où sont renfermés les petits chiens soient conservés par les voyageurs comme colis à la main, lorsque les personnes placées dans

le compartiment y donnent leur assentiment unanime. L'art. 65 de l'Ordonnance de 1846 interdit seulement l'entrée des voitures aux individus porteurs de paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur pourraient gêner ou incommoder les voyageurs. Aussi comprend-on ce jugement (1) qui a déclaré qu'un singe, même renfermé dans une cage, est un colis compris dans la prohibition de l'art. 65 de l'Ordonnance du 15 nov. 1846.

Il n'en est pas de même d'un arrêt de la Cour de Toulouse, qui a vu une contravention dans le fait de placer deux petits chiens havanais dans un sac de voyage tenu à la main, sous le prétexte que la tolérance, qui avait pu exister autrefois de la part de la Compagnie, avait cessé depuis les nouvelles instructions de cette Compagnie. Les voyageurs qui veulent conserver leurs chiens comme colis à la main doivent donc au préalable acquitter la taxe. Cette anomalie, acceptée par certains tribunaux, résulte des circulaires ou instructions données par les chefs d'exploitation. Mais ces textes n'ont aucune force de loi, ce sont des explications sur l'interprétation des tarifs faites par les Compagnies et pour elles, et leurs exigences ne peuvent se justifier. La taxe au double du poids s'explique encore pour le transport des

(1) Tribunal comm. Marseille, 5 nov. 1895. *Journal de Jurisprudence commerciale* de Marseille, 1896, I, p. 39.

chiens en messagerie. L'expéditeur déclare un chien vivant, et, la Compagnie pouvant être tenue à une responsabilité plus grande que pour le transport d'un colis ordinaire, elle applique la taxe des animaux vivants. Mais lorsqu'un voyageur remet un chien en caisse et demande à le faire transporter comme un bagage ordinaire, quand il consent à ce que son chien soit traité comme un bagage ordinaire, les Compagnies ne devraient pas s'y refuser, car aucun texte ne s'y oppose.

Enfin les prétentions des Compagnies sont encore plus exagérées pour les petits chiens placés dans des paniers conservés à la main par les voyageurs. Aucun texte ne les soumet à une taxe, ils devraient donc être affranchis de toute perception comme tous les autres objets que conservent les voyageurs, à la condition de ne pas gêner et incommoder les voisins. On leur applique l'art. 35 des tarifs généraux, mais alors que ce texte soit appliqué dans son entier, ou que, si l'on admet une tolérance pour les autres animaux énumérés par cet article, on la généralise, et qu'on en fasse bénéficier tous les animaux de petite taille, même les chiens.

En principe, les bagages doivent être transportés par le même train que le voyageur; donc ils doivent lui être remis aussitôt son arrivée à destination; et en échange de son bulletin de bagages. En cas de perte

du bulletin, le voyageur établira sa qualité par tous les moyens possibles, possession des clefs, déclaration des objets contenus, etc.

Cette remise des bagages aux voyageurs doit se faire dans le plus bref délai, et si quelques gares obéissent aux prescriptions ministérielles, il en est malheureusement un trop grand nombre auxquelles on devrait rappeler la circulaire du 23 février 1857 (1). Peut-être les Compagnies la laissent-elles sommeiller dans les cartons, mais quelques plaintes justifiées et nettement prouvées, adressées au contrôle, lui feraient probablement reprendre un nouvel essor qui serait tout à l'avantage du public. Le Ministre s'exprimait ainsi :

« Sur diverses lignes de chemin de fer on est dans l'usage, aux gares de passage où les trains doivent séjourner un certain temps, de ne commencer la distribution des bagages, aux voyageurs qui quittent le train, qu'après que toutes les manœuvres auxquelles peuvent donner lieu les convois en stationnement ont été effectuées, et que ces convois ont continué leur marche.

« Dans la plupart des cas, ces retards ont eu pour cause l'insuffisance des équipes chargées du service de la grande vitesse, et cet état de choses a provoqué, de la part du public, de justes plaintes auxquelles il importe de mettre un terme.

(1) Palaa, I, p. 183.

« Je vous invite, en conséquence, à prendre des mesures pour que, dans toutes les gares où les trains de voyageurs s'arrêtent plus de cinq minutes, le personnel soit organisé de manière que la distribution des bagages ait lieu aussitôt après leur déchargement et sans attendre le départ du train.

« J'informe l'ingénieur en chef du contrôle de cette prescription, et je le charge d'en poursuivre et d'en surveiller l'exécution. »

Ce sont les employés qui ; en principe, devraient seuls effectuer le transport des bagages de la salle de distribution aux voitures ; mais comme on ne saurait refuser la délivrance au porteur d'un bulletin de bagages, il arrive qu'en fait un individu quelconque peut les retirer. On ne peut en effet discuter pour savoir s'il est réellement ou non au service des voyageurs.

Il arrive quelquefois qu'un voyageur s'empare de ses bagages et ne remet pas son bulletin. Plus tard, sur la présentation de ce bulletin, il réclame la délivrance de ses bagages ou des dommages-intérêts. Il en profite alors pour alléguer des préjudices considérables et demander des sommes fantastiques. On a vu un voyageur, qui avait retiré lui-même une harpe au moment de la descente du fourgon, réclamer ensuite une caisse de bijouterie (1). On a vu un Espagnol prétendre que sa valise perdue, et qui pesait 17 kilog. seulement, renfermait un nombre invrai-

(1) Cass. 3 déc. 1885. S. 87, I, 238.

semblable d'effets d'habillement de la plus haute valeur, et notamment une pelisse de général Carliste doublée en vigogne, alors qu'une instruction judiciaire ouverte contre lui révéla qu'il n'était qu'un vulgaire contrebandier, évadé d'une prison et qu'il ne possédait en fait de fourrures qu'un vieux pardessus doublé en peau de lapin ! ! Dans ces hypothèses le voyageur commet une escroquerie, ou une tentative d'escroquerie et le commencement d'exécution résulte suffisamment du refus obstiné de prendre livraison des colis offerts, de démarches chez un huissier, et de présentation de facture au chef de gare pour établir la valeur des objets disparus (1). La Compagnie peut alors prouver par tous les moyens la remise réelle des bagages, bien que le voyageur ait encore entre les mains son bulletin. Le bulletin n'est qu'une présomption qui peut être détruite par la preuve contraire.

Si les voyageurs ne veulent pas prendre livraison de leurs bagages au moment de leur arrivée, il leur est accordé la faculté de les laisser en dépôt dans les gares. Ce dépôt est alors constaté soit par un bulletin spécial ou par la conservation du bulletin d'enregistrement de bagages. L'Administration est responsable des bagages ainsi déposés, et pour lesquels elle perçoit un droit proportionnel au nombre des objets et à la durée du dépôt.

(1) Poitiers, 23 janv. 85. D. 86, II, 211.

Les bagages non réclamés restent ainsi en dépôt pendant six mois. Après ce délai, s'ils ne sont pas enlevés, ils sont considérés comme abandonnés et remis à l'Administration des domaines pour être vendus.

Il nous faut maintenant examiner les trois hypothèses dans lesquelles la Compagnie ne remet pas au voyageur les bagages que celui-ci lui avait confiés, suivant qu'ils sont égarés, avariés ou perdus. La Compagnie est dans l'impossibilité de les restituer, ou ne pourra le faire qu'avec un long retard, et encore elle ne les remettra peut-être pas dans le même état où elle les avait reçus. Dans ces différents cas la responsabilité de la Compagnie pourra être plus ou moins engagée ; nous allons les étudier successivement.

I. — *Retard.* — Le voyageur doit trouver ses bagages à sa disposition aussitôt son arrivée, puisqu'ils doivent être transportés par le même train que lui. Aussi, en cas de retard, la responsabilité de la Compagnie est-elle engagée s'il découle de ce retard un préjudice pour le voyageur. Il est en effet à remarquer que le retard à lui seul n'est pas une cause de préjudice, pouvant donner ouverture à dommages-intérêts. Sur ce point la jurisprudence est constante et certaine.

Pour réussir dans sa demande en dommages-intérêts, le voyageur devra justifier que le retard apporté dans la livraison de ses bagages lui a causé

un préjudice réel, direct, sérieux et appréciable.

S'il fait cette preuve, il obtiendra la réparation prévue par les art. 1149, 1150 et 1151 du Code civil.

C'est à l'aide de ces principes du Code civil, en effet, qu'il faut résoudre les questions d'indemnité qui seront posées aux Tribunaux. C'est ainsi qu'au moment du départ, si le voyageur n'a fait aucune déclaration de la valeur ou de la nature de ses colis, il n'aura droit qu'aux dommages prévus ou qu'on pouvait prévoir lors du contrat, c'est-à-dire la réparation du préjudice causé par la privation d'un colis de bagages ordinaires.

La question s'est présentée et avec beaucoup d'importance à propos des échantillons que les commis-voyageurs transportent comme bagages. Les tribunaux ont rendu de très nombreuses décisions sur cette question, et il y en a dans tous les sens. Les unes admettent la responsabilité de la Compagnie bien qu'au moment du départ le commis-voyageur n'ait déclaré ni sa qualité, ni le contenu de la caisse. D'autres décident au contraire, quand il n'y a pas eu de déclaration, que la Compagnie ne peut être tenue qu'aux dommages-intérêts représentant le préjudice qu'elle a pu prévoir. C'est ainsi que l'on a refusé de prendre en considération, dans le règlement de l'indemnité, le préjudice indirect qui serait résulté de ventes ou opérations manquées, ainsi que

le mécontentement d'une clientèle (1). — Enfin des jugements ont accordé le droit de réclamer des dommages-intérêts à la maison au service de laquelle était le commis-voyageur. D'autres, au contraire, ont refusé ce droit et décidé qu'il n'y a aucun lien entre la Compagnie et le patron.

Au milieu de cette divergence d'appréciation, il nous semble que l'on doit donner la préférence aux principes du Code civil, et dire que la forme extérieure des colis ne révèle pas suffisamment leur contenu; cette seule indication ne peut modifier les termes du contrat de transport. Les dommages qui seront dus ne pourront donc être que ceux qui ont été prévus, ou qui ont pu l'être lors de la formation du contrat. Pour les mêmes motifs, la maison de commerce qui n'est pas représentée au contrat de transport, nous paraît sans qualité pour demander des dommages-intérêts.

Si une malle égarée n'est retrouvée qu'après un temps fort long, le voyageur qui a été obligé de remplacer ses objets aura droit à une indemnité représentant à peu près cette valeur, car alors les objets retrouvés ne seront plus utiles. Mais si on constatait que le voyageur a abusé de la disparition, pour se faire remettre plus qu'il ne lui était dû, la Compagnie pourrait obtenir la restitution de l'indû

(1) Poitiers, 10 nov. 1879. L. F. 1882, p. 59

et « de la somme qu'elle n'aurait amiablement « payée, que sur des allégations dont la fausseté in- « contestable démontrerait la fraude du voyageur » (Féraud-Giraud, n° 440).

II. — *Avaries.* — Les voituriers sont responsables, d'après l'art. 1784 C. civ., des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été avariées par cas fortuit ou force majeure. La valeur de la détérioration qui peut atteindre des bagages est donc à la charge des Compagnies de chemins de fer. Elles seraient aussi responsables des dommages causés aux bagages par le fait des entreprises tierces qu'elles se sont substituées pour l'accomplissement du voyage, quelle qu'en soit l'étendue, et même s'il doit s'exécuter en partie sur d'autres voies que celles exploitées par les Compagnies qui traitent avec le public (Art. 99 C. comm.).

Alors, dans ce cas de transport commun, la Compagnie qui a enregistré les bagages pour un point situé en dehors de son réseau pourra être actionnée directement par le voyageur. Pourrait-il s'adresser aussi à la Compagnie destinataire ou à une Compagnie intermédiaire. Assurément, mais à la condition de prouver la faute précise et exacte de cette Compagnie.

S'il s'agit d'une avarie extérieure et apparente, la Compagnie destinataire est présumée avoir reçu le colis en bon état; si l'avarie existait déjà au moment de sa prise en charge, la Compagnie a dû faire des

réserves, si non elle est en faute, et ainsi de suite en remontant jusqu'à la Compagnie originaire qui, en sa qualité de commissionnaire chargeur, est présumée de droit avoir reçu le colis en bon état.

C'est par l'application de ces principes généraux, que la Cour de cassation a admis une action directe contre la Compagnie du Nord, sauf son recours contre qui de droit, de la part d'un voyageur qui avait pris un billet à Saint-Pétersbourg, et qui, à son arrivée à Paris, avait trouvé une de ses malles fracturées : « Attendu que la Compagnie du Nord était « présumée avoir reçu le bagage complet, tel qu'il « avait été enregistré au point de départ ; que dès « lors elle était tenue de le délivrer tel au lieu de « destination (1). »

La réparation en cas d'avaries est généralement une indemnité ; parfois il pourra y avoir lieu au laissé pour compte ; mais en matière de bagages il est ordonné par les tribunaux avec encore plus de difficultés que pour les marchandises ordinaires. C'est en effet une peine exceptionnelle, à laquelle on ne doit avoir recours que dans des cas très graves, et seulement lorsqu'il n'y a pas d'autres moyens de réparer le préjudice. C'est une annulation complète de valeur qui ne peut être prononcée arbitrairement et sans motifs sérieux (2), ruineuse pour les Compagnies

(1) Cass., 15 avril 1873. D. 73, I, 231.
(2) Féraud-Giraud, III, n° 446.

qui ne sont pas organisées pour vendre des objets avariés (1).

III. — *Perte des bagages.* — La responsabilité des Compagnies découle encore de l'art. 1784 du Code civil. En vertu du contrat de transport, la Compagnie s'est engagée à remettre les bagages au moment de l'arrivée et si elle ne le fait pas, n'exécutant pas son obligation, elle devra des dommages-intérêts.

Mais la difficulté commence au moment de déterminer la valeur des objets perdus. La Compagnie sera-t-elle tenue indéfiniment et quelle qu'en soit la valeur, même si elle n'a pas été déclarée ? et si dans les bagages perdus il y avait des objets précieux soumis à une taxe *ad valorem?* Sur cette question, trois opinions se sont fait jour :

1° On ne doit rien au voyageur pour les objets précieux non déclarés ;

2° On doit à l'infini tout ce qui était dans une malle perdue, même s'il n'y a pas eu de déclaration, et même si les objets sont hors de proportion avec les besoins du voyage ;

3° Enfin, dans un système intermédiaire, on ne doit que la valeur d'objets ordinaires, ou plus, si les objets étaient en proportion avec les besoins présumés du voyageur.

D'après le premier système (2), l'art. 1782 assu-

(1) Carpentier et Maury, n° 4.366.

(2) Vivement défendu par Toullier, *Droit civil,* t. XI, p. 354.

jettit les voituriers pour la garde des choses qui leur sont confiées *aux mêmes obligations que les aubergistes*. Or, les aubergistes sont responsables, comme dépositaires des effets apportés par le voyageur qui loge chez eux (art. 1952), mais pour ces effets, une fois que l'apport en a été reconnu ou prouvé, s'ils sont perdus ou volés, on admet alors pour en déterminer la valeur le serment *in litem* du demandeur d'après l'art. 1369. Il faut alors se demander si l'on peut comprendre les espèces d'or et d'argent sous le nom générique d'effets apportés par le voyageur sans une déclaration. Évidemment non, en vertu de l'art. 1785 qui oblige les voituriers à tenir registre de l'argent, des effets dont ils se chargent. Il faut donc une déclaration spéciale pour engager la responsabilité des entrepreneurs, qui sans cela sont censés n'avoir contracté aucun engagement relatif à la garde de l'argent.

La réclamation des voyageurs est repoussée (1) non à défaut de preuve que l'argent qu'ils réclament se trouvait dans leur malle, mais bien parce qu'en supposant cette preuve faite l'entrepreneur a le droit de dire : on ne m'a pas averti qu'il y eût de l'argent ; si je l'avais su, j'aurais redoublé de soins et de vigilance.

(1) Duvergier, t. XIX du Dr. civ. et IV de la continuation de Toullier (*Contrat de louage*, p. 375).

Un arrêt de la Cour de Douai (1) du 27 nov. 1865, réformant un jugement du tribunal d'Avesnes, consacre ces principes, à propos d'un colis mis aux bagages et que son propriétaire prétendait renfermer des dentelles pour 21.000 fr. « La déclaration de valeur met la Compagnie en demeure de prendre des précautions spéciales pour la conservation des objets précieux dont le transport lui est confié, et la prime payée par le voyageur est la juste compensation des risques que le transport de ces objets fait courir à la Compagnie; en l'absence de déclaration, le voyageur est non recevable à réclamer de la Compagine le paiement de dommages-intérêts qui n'ont pu être prévus par elle, lors du contrat, et les suscriptions extérieures : *dentelles*, *fragile*, ne peuvent suppléer à l'absence de déclaration formelle, et de paiement de la prime. »

Le second système (2), diamétralement opposé, soutient que l'art. 1785 n'est pas assez restrictif pour faire exception à l'art. 1369. Si le voyageur mérite la confiance de la justice et que son affirmation soit sincère, pourquoi vouloir décharger les entrepreneurs? Ils ont reçu la valise qui contenait l'argent. Pourquoi ne la représentent-ils pas? Pourquoi leur faute doit-elle retomber sur le voyageur?

(1) Douai, 27 nov. 1865. D. 66, II, 170, et Cassation, 7 août 1867. D. 68, I, 34.

(2) Soutenu par Troplong, *Louage*, III, p. 172.

Serait-ce parce qu'il n'a pas déclaré nommément la somme d'argent? mais il a déclaré *le paquet* qui la contenait, et l'art. 1785 n'en exige pas davantage. Si l'art. 1785 n'était pas entendu en ce sens, on pourrait rendre tout à fait illusoire la responsabilité des entrepreneurs, même en ce qui concerne les effets, et par un ingénieux artifice les entrepreneurs arriveraient à se décharger de la responsabilité du contenu pour n'avoir plus à rendre compte que du contenant. Ils seraient quittes en restituant quatre planches de sapin, ou une toile d'emballage! Enfin il ne doit pas y avoir de préférence entre les malles des voyageurs, et parce que l'une ne contiendra pas d'argent, elle ne doit pas être moins précieuse.

Un seul arrêt est venu à l'appui de cette doctrine, rendu sous la présidence même de M. Troplong, le 12 janvier 1852 (1). Mais au sujet de cet arrêt, il y a bien des réserves à faire. Il s'agissait d'un sac de nuit de 6 kilog. qu'une dame Llyod avait gardé en sa possession, et qui n'avait été déposé aux bagages que sur l'insistance des employés. Il fut égaré pendant 24 heures avant d'arriver à Paris, où il ne pesait plus que 4 kilogr. Le Tribunal de la Seine jugea que la précaution prise par la dame Llyod de conserver avec elle son sac prouvait qu'il contenait des objets précieux, que la différence de poids constatait

(1) Paris, 12 janvier 1852, D. 52, II, 295.

la disparition d'objets qui paraissent, quant au volume et au poids, coïncider avec les bijoux réclamés. Et comme sa position de fortune donnait toute vraisemblance à la déclaration de la dame Llyod, la Compagnie fut condamnée à lui payer 10.000 fr. (1).

Ce jugement était rendu plutôt en fait qu'en droit. Il est vrai que le tribunal avait bien déclaré tout d'abord que le défaut de déclaration de la valeur des objets ne décharge pas l'entrepreneur de sa responsabilité, mais peut seulement lui donner le droit de percevoir un droit de transport plus élevé. La Cour confirma purement et simplement.

Aucun de ces deux systèmes ne peut être accepté dans son entier, car ils sont trop rigoureux l'un et l'autre. La vérité, semble-t-il, réside dans le juste milieu qui forme le troisième. C'est aussi celui qui est consacré par la plus nombreuse, en même temps que la plus récente jurisprudence.

On accordera pour la perte des objets de valeur qui n'auraient pas été déclarés une réparation et proportion avec les besoins présumés du voyageur pendant le voyage (2).

Les Compagnies seront donc responsables des va-

(1) On peut citer aussi un arrêt de Paris du 27 nov. 1857, qui décide seulement à propos d'une somme d'or dans une malle qu'un tel mode de transport ne saurait constituer une imprudence. S. 1857, II, 762.

(2) Sourdat, II, n° 1007, p. 235. — Toutes ces choses qui se renferment dans les malles et qui ne peuvent être placées ailleurs.

leurs dont elles sont présumées avoir accepté la responsabilité, eu égard à la position sociale du voyageur. Et cela n'est que la suite logique de ce que l'on doit comprendre sous la dénomination bagages. Par le contrat de transport, la Compagnie s'est obligée à transporter le voyageur et accessoirement ses bagages, mais il est bien entendu que l'on ne doit pas faire dégénérer ce contrat en un contrat de transport de marchandises. Aussi le voyageur qui livre ses bagages sans faire aucune observation doit-il être considéré comme voulant faire transporter seulement les objets nécessaires à son voyage, et c'est dans cette limite que la Compagnie a accepté le transport.

C'est ainsi qu'il a été décidé (1) que les dentelles faisant partie des objets de toilette du voyageur, et qui étaient égarées, devaient être payées par la Compagnie de l'Ouest, parce qu'elles étaient affectées à un usage personnel.

Mais il ne faudrait pas étendre ces principes à l'excès, car, pour le transport d'espèces, or ou argent, et autres objets de valeur spécialement déterminés, les tarifs exigent des voyageurs une déclaration. Cela permet alors à la Compagnie d'exercer une plus grande surveillance, et il en résulte, en cas de perte, une responsabilité plus étendue. Si les

(1) Cass., 10 déc. 1873, *L. F.* 74. p. 36, S. 75, I, 176.

voyageurs ne le font pas, c'est à leurs risques et périls. Comme le dit fort bien M. Bédarride (1) : « La vérité en cette matière c'est que toutes les fois qu'il s'agira d'effets précieux d'une valeur telle qu'on devra les considérer, non comme bagages mais comme de véritables marchandises, la responsabilité de la Compagnie ne sera engagée que si, par une déclaration préalable, elle a été mise à même de percevoir et a perçu la taxe applicable aux uns et aux autres. »

Quant aux papiers importants qui seraient placés dans une malle, il y aurait imprudence du voyageur à s'en séparer, et l'on devrait tenir compte de cette imprudence dans la fixation des dommages-intérêts.

Dans toutes ces sortes d'affaires, les tribunaux ont un pouvoir souverain d'appréciation ; mais pour réussir dans leurs demandes, les voyageurs doivent justifier ce qu'ils réclament et ils ne peuvent jamais obtenir que la réparation du préjudice direct (2).

Si la perte, au lieu d'atteindre les bagages ordi-

(1) Bédarride, II, n° 446, p. 79. — Il y a cependant des cas où le voyageur est tenu de faire une déclaration : lorsque ses bagages renferment des objets dont le transport est subordonné à certaines règles de police : comme les boissons par exemple. Le voyageur doit en déclarer la présence dans ses bagages pour permettre de vérifier l'observation des règlements. — Il doit aussi fournir les indications nécessaires pour les formalités de douane.

(2) C'est en vertu de ces principes que la Cour d'Alger a refusé de rendre un voiturier responsable du préjudice causé par la perte du contenu d'une malle qui avait fait renoncer à un voyage en Amérique où attendait un emploi des plus avantageux. — Alger, 7 décembre 1891, S. 92, II, 116.

naires, venait frapper ceux que le voyageur a conservés avec lui, la Compagnie ne saurait en être responsable. N'ayant pas été enregistrés, elle n'en a pas pris charge ; on ne peut pas leur appliquer l'art. 1784.

Des auteurs ont soutenu l'opinion contraire (1). Par cela même qu'il est permis aux voyageurs d'emporter des bagages, les Compagnies de chemins de fer s'obligent à les transporter aussi bien que les personnes, les obligations relatives à ces deux transports sont indivisibles.

Nous ne le croyons pas; car il n'y a pas eu contrat pour ces bagages. Le voyageur a stipulé un transport pour lui-même et pour lui seul. Enfin, le prix qui a été perçu n'a été calculé que pour une personne seule et non pour des bagages. Le prix des billets est fixe; s'il devait s'appliquer aussi à certains bagages, il devrait être variable.

La question serait peut-être plus discutable pour les wagons-lits qu'on a essayé d'assimiler à des hôtels roulants. La Compagnie des Wagons-Lits serait alors responsable, comme l'hôtelier ou l'aubergiste, d'après l'art. 1952. Des voyageurs, victimes de la perte d'un de ces menus objets que l'on conserve généralement avec soi, dans le filet des compartiments de chemins de fer, l'ont prétendu. Le juge

(1) Baudry-Lacantinerie et Albert Wahl, *Du contrat de Louage*, t. II, n° 1694; p. 308.

de paix de Paris (VIIIe arrondissement) leur donna raison dans deux jugements, le 19 novembre 1891 (1). Le ministère public fut aussi du même avis et sur l'appel interjeté par la Compagnie des Wagons-Lits il conclut à leur confirmation (2). D'après lui, les trains de wagons-lits constituent des hôtels complets, avec chambres, salle à manger, fumoir, où, comme l'exige l'art. 1952, on loge des voyageurs. Cependant le tribunal civil de la Seine jugea en sens contraire.

Sans doute, on peut bien alléguer que le voyageur est logé, mais il est aussi transporté, et c'est là surtout le but principal du contrat. En outre, le prix est fixé par la distance à parcourir et non par la durée du séjour. Il est donc plus juste de dire que le voyageur n'est pas véritablement logé, car le wagon-lit n'est pas un hôtel. Il n'y a pas de modification (3) dans la nature juridique du contrat par cette circonstance d'une majoration de prix en échange de laquelle le voyageur peut effectuer son trajet dans de meilleures conditions de luxe et de confort. Le contrat, dont le but essentiel est de prendre le voyageur à son point de départ, pour le conduire à sa destination, est un contrat de transport. On ne

(1) *P. F.* 1892, II, 315.

(2) Trib. civ. Seine, 14 mai 92. *P. F.* 1893, II, 217. S. 92, II, 153. D. 93, II, 179, et 25 nov. 92. S. 93, II, 207. D. 93, II, 587. *P. F.* 93, II, 217.

(3) Cass. 3 fév. 96. *P. F.* 96 I. 307. S. 96. I. 365.

saurait donc considérer comme un déposant le voyageur qui ne se dessaisit pas de ses bagages à la main et qui peut exercer personnellement sur eux, pendant toute la durée du parcours, une surveillance incessante.

Les Compagnies de chemins de fer, à plus forte raison, ne sont donc pas responsables des objets que les voyageurs conservent avec eux dans les compartiments ordinaires. Il faut réserver toutefois le cas où le dommage serait causé par le fait de la Compagnie ou de ses préposés. Les principes généraux des art. 1382 et 1384 reprendraient alors toute leur action.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS DES VOYAGEURS

Le voyageur, pour obtenir le transport de ses bagages, doit les présenter à l'enregistrement. D'après l'art. 12 des tarifs généraux, l'enregistrement des bagages est effectué sur la présentation du billet de place du voyageur. Il résulte de ce texte que pour, pouvoir faire une expédition de bagages, il faut voyager réellement. S'il n'y a pas de voyageurs, il n'y a pas de bagages, et les colis que des voyageurs présenteraient à l'enregistrement, sans les accompagner, seraient de véritables expéditions de messageries.

L'enregistrement est accepté pour la station inscrite sur le billet délivré au voyageur ; mais dans le cas où la station de départ ne distribuerait pas de billets pour la station définitive indiquée par le voyageur, l'enregistrement des bagages n'en est pas moins effectué pour cette dernière station (art. 12 des tarifs généraux), c'est-à-dire que les bagages sont enregistrés pour le lieu de destination demandé par

le voyageur, même s'il n'a pas un billet pour cette destination.

Aux termes de l'art. 11 des tarifs généraux, le transport des excédants de bagages a lieu moyennant le paiement préalable de la taxe due pour cet excédant. Cette taxe est perçue conformément aux prescriptions des tarifs.

Le voyageur est en outre obligé de présenter ses bagages dans les délais prescrits pour pouvoir être enregistrés. En effet, l'art. 13 décide que « l'acceptation des bagages pour l'enregistrement cesse, dans toutes les gares ou stations, 2 minutes au plus tôt, après l'heure fixée pour la cessation de la délivrance des billets aux voyageurs ayant des bagages. — Les bagages présentés trop tard à l'enregistrement sont expédiés, au choix du voyageur, en grande ou en petite vitesse, et sont taxés pour leur poids intégral, soit d'après le tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse, soit d'après le tarif général des marchandises à petite vitesse, première série. Dans ce dernier cas, le voyageur aura à payer, en outre du transport de ses bagages par chemin de fer, le prix du camionnage de la gare des voyageurs à la gare des marchandises, lorsque le service de la grande vitesse et celui de la petite ne se trouveront pas réunis dans la même gare (art. 13 tar. gén.).

Comme tous les colis qui sont présentés pour être

expédiés, aussi bien les bagages que les messageries, doivent être en bon état extérieur. Mais aucune explication n'est demandée aux voyageurs sur le contenu de leurs bagages. Ils devraient cependant déclarer les objets soumis à une taxe *ad valorem*, surtout s'ils n'étaient pas affectés à un usage personnel. S'ils ne le font pas, ces objets, en cas de perte ou d'avaries, ne leur seraient pas payés comme tels ; l'indemnité alors ne pourrait être que celle due pour un objet ordinaire.

La Compagnie pourrait-elle faire ouvrir et vérifier le contenu des bagages d'un voyageur ? Nous répondrons affirmativement, si elle a des raisons sérieuses de présumer un transport illicite ou frauduleux ; mais la vérification ne devrait se faire qu'en présence du voyageur. Si non, la Compagnie devrait requérir la présence du commissaire de surveillance administrative, comme dans le cas de fausses déclarations.

Ce droit de vérification des bagages a été reconnu par la Cour de cassation dans un cas assez curieux. Il s'agissait de cinq caisses renfermant chacune un fût d'eau-de-vie et qui furent saisies par les employés de la régie dans les conditions suivantes. Elles venaient d'être déchargées d'un train de voyageurs et avaient été enregistrées comme bagages ; par conséquent, la Compagie n'avait entre les mains aucune pièce de circulation. Personne ne se présenta pour

réclamer ces caisses à l'arrivée. Procès-verbal fut alors dressé contre le chef de gare, que les tribunaux déclarèrent responsable de la contravention.

La Cour de cassation, par arrêt du 1er juillet 1876 (1), rejeta le pourvoi attendu « qu'aucune disposition du cahier des charges n'interdit à la Compagnie, soit de vérifier les bagages, soit d'exiger une déclaration du voyageur au sujet de leur contenu. Le transport illicite de boissons assujetties aux droits, constituant une contravention purement matérielle, ne peut pas plus être excusée à raison des difficultés que présenterait leur vérification que par la bonne foi ou l'ignorance du transporteur ; la brièveté du délai imparti pour l'enregistrement et l'expédition des bagages n'implique, à elle seule, qu'une simple difficulté, et non une impossibilité absolue de vérification ».

Il est juste en effet de permettre à une Compagnie, surtout lorsqu'elle aura des doutes, de prendre ses précautions pour éviter un transport illicite, d'autant plus que ses agents pourraient être poursuivis.

L'enregistrement est constaté par la délivrance d'un bulletin (art. 12 des tarifs gén.). C'est au voyageur à s'assurer si l'enregistrement est bien fait. Les bagages sont pesés par les soins de la Compagnie, mais en sa présence ; aussi est-ce à lui à vérifier si

(1) L. F. 1876, page 198. D. 1876, I, 460.

tous ses colis ont bien été enregistrés ensemble.

Il peut arriver en effet qu'il n'y ait pas d'erreur dans l'application du numéro d'enregistrement, mais dans le choix des colis. Le voyageur, qui seul connaît ses bagages, peut seul les faire marquer comme siens, aussi les Compagnies ne peuvent-elles être déclarées responsables d'une semblable erreur. Leur responsabilité ne pourrait pas davantage être engagée si le bagage n'avait pas été enregistré. Le voyageur doit donc toujours vérifier si le bulletin qui lui est remis mentionne le nombre exact de ses bagages. En effet, ce bulletin constate la prise en charge par la Compagnie, et vis-à-vis du voyageur, il constitue son seul titre pour pouvoir réclamer à l'arrivée, en cas de perte.

Cependant la Compagnie est responsable des bagages non enregistrés que les voyageurs déposent dans les gares pour aller prendre leurs billets de place. Si le voyageur le pouvait, il commencerait par prendre son bulletin de bagages, mais comme cela ne lui est possible qu'après l'accomplissement de certaines formalités imposées par la Compagnie, il est juste qu'elle soit responsable pendant leur durée.

Une exception a cependant été admise par la jurisprudence, qui a alloué des dommages-intérêts pour des bagages non enregistrés, en déclarant (1) que

(1) Cour de Paris, 19 août 1872 L. F. 1876, p. 23.

l'officier qui voyage avec sa troupe en corps ne peut être tenu aux obligations d'un voyageur se rendant isolément d'un lieu à un autre, comme par exemple l'enregistrement des bagages, attendu que les corps en marche sont toujours accompagnés des bagages des officiers.

Il nous reste maintenant à étudier la question du groupage des bagages, c'est-à-dire de la réunion de plusieurs billets de place pour l'enregistrement de bagages. Cette question a été pendant longtemps et est encore aujourd'hui controversée.

Elle présente en effet un intérêt considérable. Voici deux personnes qui viennent de prendre l'une après l'autre un billet de place pour la même destination. L'une a par exemple 50 kilogrammes de bagages, l'autre n'en a pas du tout. Si ces deux voyageurs achèvent leur contrat de transport tel qu'ils l'ont commencé, c'est-à-dire individuellement, celui qui a 50 kilogrammes de bagages devra aller les faire enregistrer sur la présentation de son propre billet, et comme il n'a droit en vertu de l'art. 44 du cahier des charges qu'au transport de 30 kilogrammes, il devra acquitter la taxe des excédants pour les 20 kilogrammes supplémentaires. L'autre voyageur au contraire n'aura rien à faire puisqu'il n'a pas de bagages.

Mais si, au lieu d'agir de la sorte, une fois que ces

deux voyageurs ont pris chacun leur billet, celui qui n'a pas de bagages remet son billet à cet autre qui en a 50 kilogrammes, alors au moment où ce dernier se présentera au guichet d'enregistrement, comme il sera porteur de deux billets de place, il se trouvera avoir droit au transport gratuit de deux fois 30 kilogrammes, c'est-à-dire 60 kilogrammes, et comme il n'en possède que 50, il fera ainsi transporter tous ses bagages gratuitement, ou plutôt sans payer d'excédant, car il devra toujours acquitter le droit fixe de 0.10 centimes.

Une pareille combinaison est-elle possible ?

Sans doute, les Compagnies ne peuvent avoir dans leurs salles de distribution de billets des agents pour écouter toutes les conversations des voyageurs entre eux, surprendre les sollicitations ou propositions qui peuvent être faites, et s'apercevoir des échanges ou remises frauduleuses de billets.

Si les décisions de jurisprudence rendues sur cette question prouvent que parfois les Compagnies se sont aperçues de ces manœuvres, il est bien à supposer qu'il y en a un plus grand nombre encore qui est resté inconnu.

D'autre part, une pareille combinaison est-elle licite ?

Il est bien certain que le chef de famille qui, au moment d'un départ, prend des billets pour lui, sa femme, ses enfants et ses domestiques, aura droit

au transport gratuit d'autant de fois 30 kilog. qu'il aura de billets. On ne pourrait évidemment pas le forcer à séparer les bagages de sa famille en autant de colis distincts qu'il y aurait de personnes, et devant peser chacun 30 kilog. seulement. Les membres de la famille forment alors « une sorte d'individualité (1) », leurs bagages n'ont pas « un caractère personnel (2) ».

Il en serait de même pour une société voyageant en corps ou aussi pour deux personnes qui voyagent de compagnie, dans un intérêt commun. Dans l'espèce (3), il s'agissait d'une personne qu'on emmenait pour visiter des marchandises.

Tout cela se comprend fort bien, car c'est très logique, mais où la discussion commence, c'est quand il s'agit de deux (ou plusieurs) personnes complètement étrangères l'une à l'autre, qui non seulement ne sont ni parentes, ni amies, ni alliées, mais qui encore ne sont même pas réunies dans le but de voyager ensemble. Il se peut aussi que leurs billets ne soient pas de la même classe, et elles se les prêtent pour les réunir et les présenter ensemble à l'enregistrement, dans le but d'éviter la taxe des excédants.

On a dit que cette opération était licite, car elle n'est prohibée par aucun texte, et ce qui n'est

(1) Féraud-Giraud, III, n° 341, p. 296.
(2) Picard, IV, p. 179.
(3) Orléans, 27 mai 1884. Dalloz, 1886, II, 8.

pas défendu est permis. En recevant un billet, le voyageur reçoit en même temps le droit de faire transporter gratuitement 30 kilog. Il a ce droit, libre à lui de s'en servir s'il le désire, ou de ne pas en user. S'il n'en use pas par lui-même, il peut le céder à un tiers, et la Compagnie n'en éprouve aucune perte, attendu qu'elle savait qu'elle aurait à transporter en franchise autant de fois 30 kilog. qu'elle a délivré de billets. Donc, si elle délivre deux billets et qu'un seul de ces voyageurs utilise son droit au transport gratuit, la Compagnie tirera un bénéfice de ce que l'autre voyageur n'aura pas de bagages. On va même jusqu'à dire que cette complaisance du tiers pourrait être payée. — L'économie politique conseille la spéculation, et le Code ne l'interdit pas (1). Enfin l'atténuation au principe faite en faveur de plusieurs personnes de la même famille est une concession qui ruine le système, car elle s'arrête à une limite arbitraire.

Nous répondrons à ces divers arguments qu'en recevant un billet le voyageur ne reçoit pas en même temps le droit de faire transporter 30 kilog. de marchandises. Il ne se forme qu'un contrat unique, dont le but principal est le transport du voyageur lui-même. Si le voyageur a des bagages, il se formera bien un autre contrat, qui sera l'accessoire du premier, qui en découlera même, puisque c'est dans ce premier

(1) Lamé-Fleury, *l'Economiste Français*, avril 1862, p. 92.

contrat qu'il prendra naissance. Mais si le voyageur n'a pas de bagages, il n'aura pas ce droit à un transport de 30 kilog. Comment pourrait-il alors le céder, puisqu'il n'existe pas. Et comme il n'y a pas deux droits distincts, co-existants l'un à côté de l'autre, il en résulte bien que le droit de transport de 30 kilog. est personnel et incessible.

On dit aussi que la Compagnie ne sera pas lésée. Mais on oublie que la concession de franchise ne va que jusqu'à 30 kilog. Au-delà de ce poids, il y a un tarif des excédants, et ce qui n'est pas perçu d'après les prévisions de ce tarif est une perte réelle pour la Compagnie. La tolérance admise en faveur des membres d'une même famille est une concession qui ruine le système, objecte-t-on enfin. Nullement, dirons-nous, si l'on veut bien songer que les membres d'une famille forment une communauté, et que c'est le bagage commun qui est ainsi transporté. En est-il de même quand deux personnes étrangères se prêtent leurs billets? Il y a bien plutôt une ressemblance avec un transport de marchandises effectué en fraude des droits de la Compagnie. Est-ce que ces deux voyageurs inconnus et associés ont chacun des droits sur le seul bagage enregistré? Nullement. Il n'y en a qu'un seul qui tire profit de l'opération.

La limite n'est donc pas aussi arbitraire qu'on l'a dit (1).

(1) L'opinion que nous soutenons est combattue, il est vrai, par la plupart des auteurs, mais nous pouvons leur opposer la haute auto-

Nous pensons aussi que celui qui emprunte des billets commet une contravention aux dispositions du cahier des charges et des tarifs généraux, contravention punie par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845.

En effet puisque la validité des tarifs homologués et leur force de loi ne sont plus contestées aujourd'hui, que les infractions à ces tarifs sont aussi reconnues être sanctionnées pénalement par la loi de 1845 et l'Ordonnance de 1846, il est facile de prouver, en combinant l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 et l'art. 77 de l'Ordonnance du 15 nov. 1846, avec l'article 44 du cahier des charges ainsi que les art. 8 et 9 des tarifs généraux, que l'emprunt de billets tombe sous le coup d'une répression légale.

De l'art. 44 n'admettant la franchise que pour ce qui ne dépasse pas 30 kilogr. et de l'art. 9 qui impose au-dessus de 30 kilogr. l'obligation de payer la

rité de la Cour de cassation, qui déclare dans un arrêt célèbre (Cass. 16 décembre 1882, D. 83, I, 177) que le droit de transport de 30 kilog. accessoire du droit principal qui concerne la personne même du voyageur, est inhérent au droit à la place, il n'en saurait être détaché par un fait qui aurait pour résultat d'en transporter le bénéfice à un étranger. La Cour ajoute : Si diverses personnes d'une même famille, ou d'une même compagnie, peuvent réunir leurs bagages, dans une commune déclaration pour l'enregistrement, cette réunion se justifie comme application et exercice du droit individuel de chaque voyageur sur partie des bagages ainsi déclarés, et qui restent leur propriété ou à leur disposition pour le moment de l'arrivée; mais, de cette faculté, on ne saurait induire au profit d'un voyageur, le droit d'exonérer l'excédant de ses propres bagages par l'emprunt de billets appartenant à des tiers qui en sont dépourvus.

taxe des messageries, il résulte bien une prohibition implicite, mais cependant évidente, de se soustraire à cette obligation. Ne pas payer ce qui est dû, c'est enfreindre les tarifs, et ici c'est une contravention aux art. 44 du cahier des charges et 8 et 9 des tarifs généraux, contravention punie par les art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 et 79 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (1).

Tel est notre avis, bien que les auteurs qui soutiennent la légalité du groupement des bagages aient aussi prétendu qu'aucune pénalité ne pouvait l'atteindre. D'après leur raisonnement, le groupement de bagages n'étant énuméré nulle part comme une contravention, on ne peut lui appliquer une peine que par voie d'induction, ce qui n'est pas possible en matière pénale.

D'autre part, l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 serait inapplicable en vertu du sens spécial du mot *exploitation* dans les dispositions de cette loi, qui ne s'appliquerait pas à l'exploitation commerciale. « L'art. 21 doit être réservé aux conditions techniques du transport des personnes; le mot exploitation, accolé aux mots police et sûreté, ne peut être synonyme d'exploitation commerciale » (Lamé-Fleury, 1882, p. 284).

On dit aussi que cet article 21 ne sanctionne pas

(1) Poitiers, 26 janvier 1883. S. 84, II, 8.

les tarifs ni les cahiers des charges, lesquels ne sont ni des lois, ni des décrets. Les tarifs ne sont pas des règlements d'exploitation au sens juridique du mot, le tarif n'est qu'une convention commerciale passée entre la Compagnie et le public pour lequel stipule le Ministre sous la forme de l'homologation.

Sans nous arrêter à discuter le sens du mot exploitation, nous répondrons que les arrêtés ministériels homologuant les tarifs prennent leur source dans l'Ordonnance de 1846 elle-même, puisqu'elle dit que les taxes seront perçues d'après les tarifs homologués par le Ministre. On peut donc conclure, avec M. Dalloz, que ces arrêtés ministériels participent de l'autorité de l'ordonnance, s'identifient avec elle, et par conséquent ils doivent être protégés par la sanction pénale attachée aux contraventions commises à l'ordonnance elle-même, dans les termes de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845.

Aussi nous persisterons à penser, malgré les objections qui ont été présentées que les tarifs se réfèrent aux voyageurs considérés isolément ; l'exception admise en faveur des personnes d'une même famille ne détruit nullement le principe, car il existe alors une communauté dans les bagages et on peut dire encore qu'il y a toujours et quand même un contrat individuel, qui, dans les autres cas où il est violé, fait subir une perte à la Compagnie.

Si la fraude est découverte assez à temps pour en empêcher l'accomplissement, faudra-t-il voir dans l'opération une tentative de contravention ? Devra-t-on dire que la contravention est commise par le fait même de la réquisition du voyageur, qui présente plusieurs billets ne lui appartenant pas pour obtenir un enregistrement et un transport gratuit ?

Il a été décidé qu'il y avait contravention.

« Attendu que, par la remise des billets de place « sur lesquels le voyageur fonde sa réquisition, tout « a été consommé par lui et la fraude pleinement « accomplie, ce qui suit, c'est-à-dire l'enregistre- « ment et le transport des bagages, lui demeurant « nécessairement étranger » (1).

Certains auteurs n'admettent pas cette opinion, même en regardant les infractions à la loi de 1845 comme des délits. Pour eux, la tentative n'est pas suffisamment établie, parce que le voyageur peut toujours revenir sur sa détermination jusqu'à ce que la Compagnie ait délivré le bulletin.

Nous ne le croyons pas ; il nous semble au contraire que si l'opération n'a pas été consommée par suite de la découverte de la fraude, l'infraction existe quand même. Le voyageur a suffisamment indiqué son intention par la remise frauduleuse des billets et la demande d'enregistrement. Il a fait tout

(1) Rennes, 22 avril 1868. D. 68, II, 162.

ce qui était en son pouvoir, et si la tentative n'a pas réussi, c'est par suite de circonstances indépendantes de la volonté de son auteur. L'infraction existe donc, nettement caractérisée, et doit être réprimée.

Le complice, c'est-à-dire le voyageur qui aurait prêté son billet, pourrait-il être poursuivi? Nous le pensons, d'accord avec la jurisprudence, qui admet que les infractions à la loi des chemins de fer, étant punies de peines correctionnelles, constituent de véritables délits. On doit donc leur en appliquer toutes les règles (art. 59 du Code pénal).

Vu, le Doyen,
Président de l'acte public,
Le Courtois.

Vu et permis d'imprimer :

Poitiers, le 3 mai 1898.

Le Recteur,
H. Cons.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.

Monopole des Compagnies, conséquences 1
Intervention de l'État 2
Homologation des tarifs 3
Tarifs 4
Caractères du contrat de transport par chemin de fer 6

PREMIÈRE PARTIE

Transport des voyageurs

CHAPITRE I

DROITS DES VOYAGEURS

Être transporté 13
Trouver une place 14
Jouissance paisible 14
Liberté dans le choix des places, exceptions 15
Absence et insuffisance de places 18
Déclassement 20
Dans les conditions prévues 25
Retard 26
Réparation du préjudice 27
Exceptions : cas fortuit, force majeure 28
Le voyageur a-t-il le droit de s'arrêter en cours de route? 30
1er cas. Billet ordinaire 32
2e cas. Billet spécial 33
3e cas. Station pour laquelle il n'était pas délivré de billet .. 39

CHAPITRE II

OBLIGATIONS DES VOYAGEURS

Se soumettre aux règlements 46
Prendre un billet 47
Obligations inhérentes au choix de la place 49
Cessibilité des coupons de retour et des billets ordinaires ... 50
Obligations imposées par des textes spéciaux 56

Obligation de renouveler le contrat de transport quand il a pris fin. Conséquences..... 58
Impossibilité en cas de billet d'aller et retour..... 63

CHAPITRE III

DES ACCIDENTS DE CHEMIN DE FER

Section I. — Théorie de la responsabilité contractuelle.... 66
— II. — Théorie de la responsabilité délictuelle..... 77
— III. — Attentats..... 87
— IV. — Dommages-intérêts..... 91
— V. — Droit comparé..... 98
— VI. — Conclusion. — Mesures de sécurité..... 103

DEUXIÈME PARTIE

Transport des bagages

CHAPITRE I

DROITS DES VOYAGEURS

Franchise de 30 kil..... 111
Bagages à la main..... 113
Liberté dans le transport des bagages..... 114
Restrictions..... 115
Exceptions..... 116
Remise des bagages..... 121
Lenteurs..... 122
Enlèvement..... 123
Soustraction..... 123
Retard..... 125
Avaries..... 128
Perte..... 130

CHAPITRE II

OBLIGATIONS DES VOYAGEURS

Enregistrement..... 140
Délais..... 141
Déclaration..... 142
Surveillance du voyageur..... 143
Groupement des bagages..... 145

Poitiers.— Imp. Blais et Roy, 7, rue Victor-Hugo.